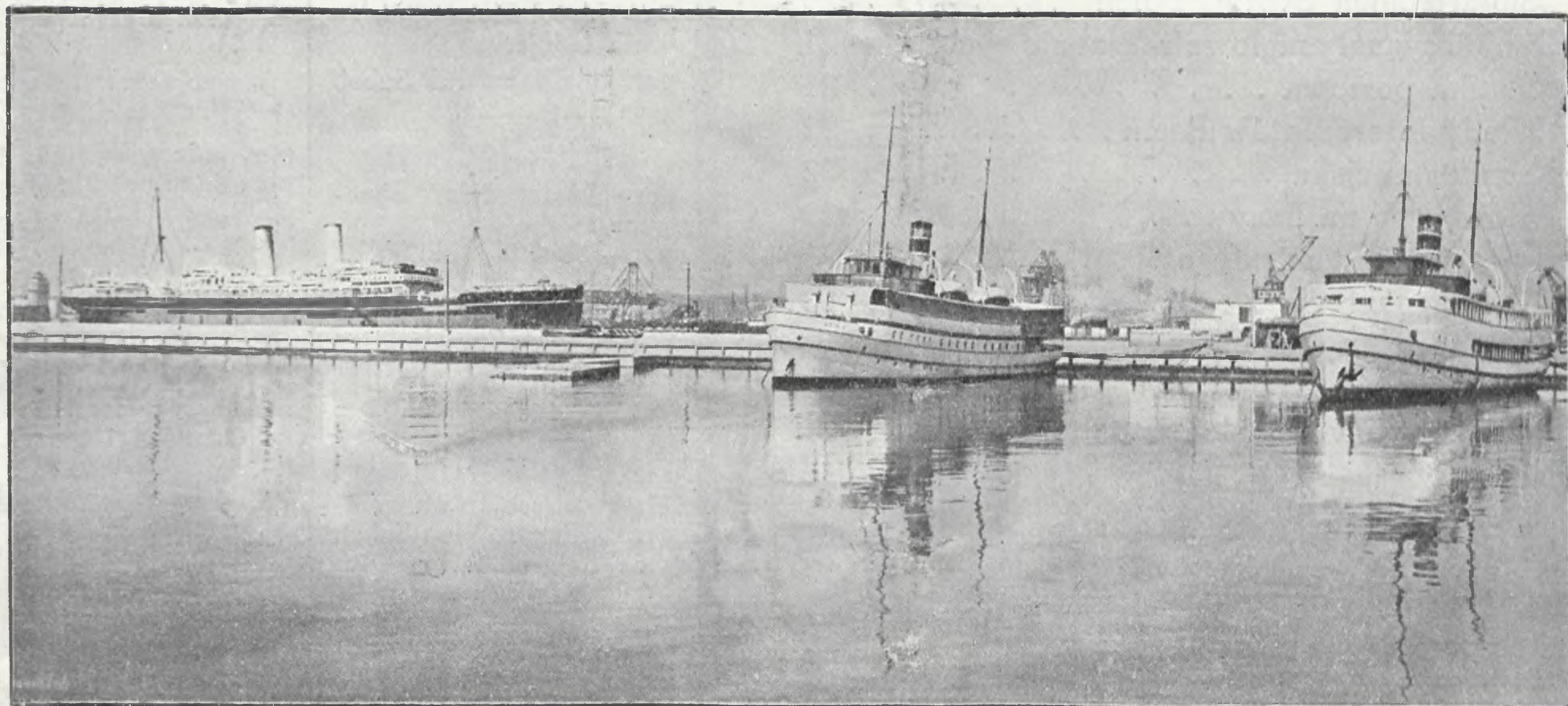
WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

ROK I GRUDZIEŃ 1931 ZESZ. 11



POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA (P. A. T.)
G D Y N I A

SPIS RZECZY

ROK I GRUDZIEŃ 1931 ZESZ. 11

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: GDYNIA, UL. PORTOWA, RÓG ŚW. WOJCIECHA - TEL. 1720

KONTO BANKOWE: KOMUNALNA KASA OSZCZĘDNOŚCI M. GDYNI NR. 5955

PRENUMERATA ROCZNA: ZŁ 10.oo - - - - - - - - - - - - - - POJEDYŃCZY ZESZYT: ZŁ 1,20

CZĘŚĆ URZĘDOWA

ROZPORZĄDZENIA I PRZEPISY

KOMUNIKAT I

Urząd Morski podaje do wiadomości, że:

1) w kanale dojazdowym do portu w Pucku zostały zdjęte dwie pławy czarne stożkowe i dwie pławy czerwone drążkowe,

2) została zdjęta pława biała z czerwonym znakiem szczytowem „Ost" i napisem „Rzucewo O.". Pozycja: 54° 42,3' N; 18° 29,4' O. —

3) została zdjęta wiecha morska biała z czerwonym znakiem szczytowym „Ost" naprzeciw znaków nabieżnikowych w Osłaninie. Pozycja: 54° 39,6' N; 18° 29,9' O.—

w z. DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO
(—) Inż. St. Łęgowski

KOMUNIKAT II

W uzupełnieniu komunikatu Urzędu Morskiego (p. „B. M." Nr. 8) z dn. 24 sierpnia r. b. Urząd Morski komunikuje, że na wyłożonych przed wejściem do Basenu Południowego w Gdyni skrzyniach żelbetonowych dotychczasowe światła białe — błyskowe i stałe, zamieniono na światła błyskowe czerwone (z błyskiem co 3 sekundy).

w z. DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO
(—) Inż. St. Łęgowski

STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA LISTOPAD

I. — UWAGI OGÓLNE

Ogólne obroty portu gdyńskiego w listopadzie wyniosły 518.728 t, osiągnęły zatem poziom niższy w porównaniu z poprzednim rekordowym miesiącem (548.777 t), lepszy jednak od wszystkich pozostałych miesięcznych wyników pracy portu. Zmniejszeniu uległ w znaczniejszym stopniu przywóz w obrocie zamorskim — 33.232 t w listopadzie, wobec 53.533 t w październiku, zaś w mniejszym wywóz — 484.030 t wobec 493.269 t. Obroty w żegludze przybrzeżnej (298 t wobec 455) oraz obroty drogą wodną z wnętrzem kraju (1.168 t wobec 1.080 t) nie wykazują niemal żadnych zmian i w związku z sezonem jesiennym wyrażają się w minimalnych liczbach.

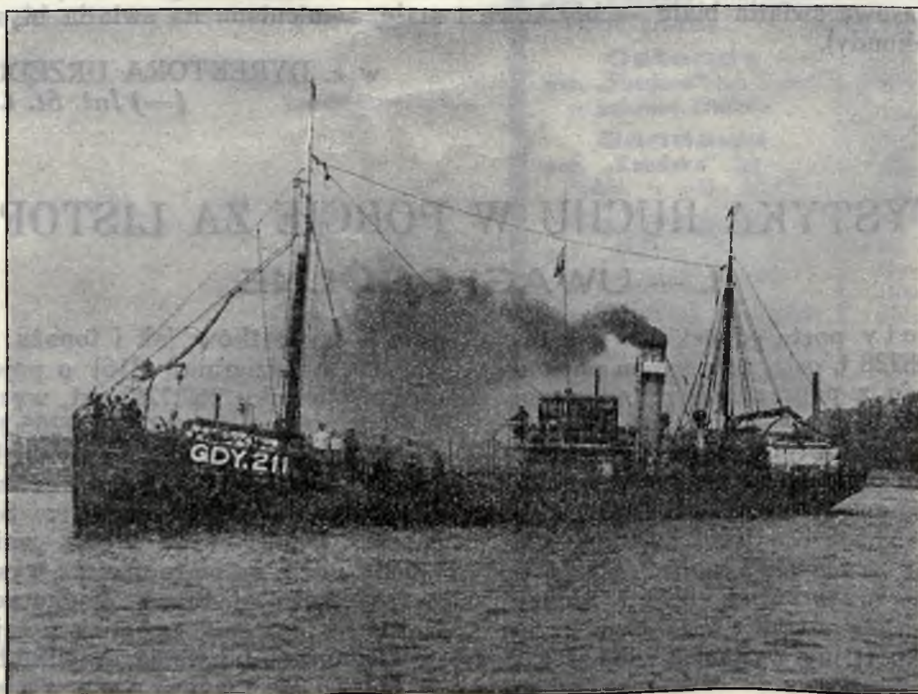
Ruch statków uległ w porównaniu z poprzednim miesiącem proporcjonalnie mniejszym zmianom niż obrót towarów, zarówno pod względem ilości statków, jak i tonażu: weszło statków 307 (w październiku 316) o pojemności 249.496 (w październiku 262.725) nrt, wyszło statków 313 (318) o pojemności 252.007 (265.292) nrt. Średni tonaż statku w listopadzie wyniósł 808.9 t (w październiku 831.3 t). Obsada czterech pierwszych miejsc w kolejności bander: Szwecja, Polska, Niemcy, Danja — nie uległa zmianie, natomiast w listopadzie na piąte miejsce wysunęła się Łotwa (w październiku Stany Zjednoczone), na szóste Norwegja, następne zaś miejsca zajęły kolejno Stany Zjednoczone, Estonja, Anglja i Finlandja.

Obroty towarowe zamorskie wynoszą w listopadzie 517.262 t (w październiku 547.002 t). Dość znaczne zmniejszenie się przywozu (33.232 t w listopadzie wobec 53.533 t w październiku) zależy całkowicie od dwóch czynników:

w listopadzie mianowicie nie figurują zupełnie w przywozie fosforyty (w październiku 7.742 t), a pozatem wykazuje duże zmniejszenie import złomu (20.794 t wobec 36.552 t). W obydwu powyższych wypadkach uwidacznia się wpływ bardzo znacznego zmniejszenia produkcji zakładów przemysłowych w kraju. Fabryki superfosfatów są przeładowane surowcem i nie mogą zbyć gotowych wyrobów, w związku z czem ogólny przywóz fosforytów do kraju zmniejszył się o mn. w. 90%, zaś huty żelazne z identycznych powodów, zwłaszcza wobec komplikacyj na rynku sowieckim — musiały przeprowadzić bardzo dotkliwą redukcję swej pracy, a co za tem idzie — ograniczyć do minimum zakupy surowca. W tych warunkach powstaje nawet konieczność składowania w porcie znacznych ilości już zakupionego i płynącego do Gdyni żelastwa, które nie znajdzie narazie zapotrzebowania. Poza powyższemi dwiema pozycjami brak w imporcie towarów włóknistych (w październiku 366 t), oraz idącej przez Gdynię tranzytem masy papierowej z Finlandji (w październiku 460 t). Znaczny wzrost natomiast wykazuje w przywozie bawełna (1.865 t wobec 467 t w październiku), przyczem można się liczyć również na przyszłość z dalszym wzrostem przywozu jej przez Gdynię. Po dłuższej przerwie nadszedł w listopadzie do portu całookrętowy ładunek tomasyny (2.700 t), zapewne ostatni przed przerwą zimową. Wszystkie inne artykuły, nadchodzące w niedużych lub kilkunastotonowych partjach, nie wykazują w porównaniu z październikiem różnic.

W e k s p o r c i e zamorskim nastąpił w listopadzie również pewien spadek (484.030 t wobec 493.269 t) w październiku. Największą różnicę wykazuje wywóz węgla, tak eksportowego (420.426 t wobec 433,900 t), jak i bunkrowego (16.240 wobec 20.980 t). Przy tak masowym artykule jek węgiel, powyższą różnicę tłomaczyć należy jednym dniem różnicy pomiędzy październikiem a listopadem, gdyż istotnie wywóz dzienny węgla przekracza przeciętnie 14.000 t. Pewne zmniejszenie o charakterze raczej przypadkowym wykazuje wywóz ryżu wyłuszczonego (2.921 t wobec 3.612 t) oraz desek i łat (1.385 t wobec 4.091 t), natomiast mąki ryżowej wywieziono więcej (1.395 t wobec 560 t). Znaczny wzrost nastąpił w wywozie ziemniaków (8.257 t wobec 2.572 t). Eksport ten, będący dość świeżą zdobyczą dla portu gdyńskiego, ulegnie nieuniknionej przerwie zimowej, ma jednak zostać wznowiony na wiosnę r. p. Również znaczną zwyżkę wykazuje eksport soli potasowych (6.120 t wobec 800 t) i szyn kolejowych (3.999 t wobec 755 t). Ta ostatnia pozycja jest zależna ściśle od ustalonego planu wywozu poszczególnych partyj zamówionych przez Holandję szyn polskich. Szereg ważniejszych pozycyj utrzymał się mniej więcej na poziomie poprzedniego miesiąca: bekony (5.127 t wobec 5.496 t), wędliny (785 t wobec 809 t), wyroby włókniste (618 t wobec 725 t). Z pozostałych artykułów nieznaczny spadek nastąpił w wywozie nawozów azotowych (1.100 t wobec 1.975 t) i papieru (209 t wobec 803 t); pewien wzrost natomiast wykazuje eksport jaj (1.050 t wobec 778 t) i cynku (624 t wobec 340 t).

R u c h p a s a ż e r s k i w związku z sezonem zmniejszył się jeszcze bardziej: przyjechało 298 (648) osób, wyjechało 252 (381) osób.



Jeden ze statków parowych Tow. „Morze Północne" dla dalekomorskich połowów śledzi.

II. — RUCH STATKÓW
(movement of ships)

	Przyszło statków: (ships incoming)			Wyszło statków: (ships outgoing)			Suma rubr. 3 i 6	Kolejne miejsce (place occupied)
	ogółem (total)	w tem z ład. (loaded)	o ogól. pojemn. n r t	ogółem (total)	w tem z ład. (loaded)	o ogól. pojemn. n r t		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska	**29**	**10**	**36.924**	**33**	**33**	**40.529**	**77.453**	**2**
W. M. Gdańsk	—	—	—	—	—	—	—	—
Anglja	6	4	8.614	7	5	10.216	18.830	9
Bolivia	—	—	—	1	1	193	193	15
Czechosłowacja	1	—	123	1	1	123	246	14
Danja	25	7	20.395	26	20	20.470	40.865	4
Estonja	13	2	10.702	10	7	8.985	19.687	8
Finlandja	10	1	9.391	10	10	8.351	17.742	10
Francja	1	1	813	1	1	813	1.626	13
Grecja	—	—	—	—	—	—	—	—
Holandja	—	—	—	—	—	—	—	—
Litwa	4	—	2.192	4	4	2.192	4.384	11
Łotwa	20	1	15.621	22	20	17.872	33.493	5
Niemcy	50	15	31.000	55	43	35.612	66.612	3
Norwegja	23	3	16.311	20	20	14.598	30.909	6
Stany Zjedn. Am.	4	2	12.229	4	2	12.229	24.458	7
Szwecja	120	4	82.433	119	118	79.824	162.257	1
Węgry	—	—	—	—	—	—	—	—
Włochy	1	—	2.748	—	—	—	2.748	12
RAZEM:	307	50	249.496	313	285	252.007	501.503	—
miesiąc poprzedni:	316	82	262.725	318	271	265.292	528.017	—
ten sam miesiąc roku poprzedniego	192	47	170.202	193	156	167.019	337.221	—

UWAGI:

a) średni tonaż statku, zawijającego do portu w Gdyni w listopadzie: 808·9 nrt;

b) średnia ilość statków, przebywająca jednocześnie w porcie: 31;

c) średni postój statku: 66·3 godzin.

III. — OBRÓT TOWARÓW
(goods turnover)
(ton)

1. — Obrót zamorski
(overseas traffic)

A. — Przywóz
(imports)

		Listopad (November)	Październik (October)	Od początku roku (January-November)
Cały przywóz		**33.231·7**	**53.733·3**	**544.516·—**
I. — Produkty spożywcze i zwierzęta (foodstuffs & live animals)		**835·2**	**1.150·—**	**83.553·9**
w tem m. in.:				
poz. tar. cel.				
1/1c	— Kukurydza (maize)	—	—	**79·8**
	Niemcy	—	—	79·8
2/2	— Ryż surowy (rice)	—	—	**74.777·1**
	Indje Brytyjskie	—	—	73.758·8
	Holandja	—	—	1.018·3
3/1	— Mąka (wszelka) (flour)	**0·5**	**15·7**	**182·2**
	Anglja	—	—	2·—
	Niemcy	—	0·3	1·8
	Stany Zjedn. Am.	0·5	15·4	178·4

poz. tar. cel.		*Listopad* (November)		*Październik* (October)		*Od początku roku* (January-November)	
3/2b	— **Kasza** (grits)		**2·1**		**—**		**105·4**
	Danja	—		—		60·—	
	Francja	1·3		—		41·3	
	Stany Zjedn. Am.	0·8		—		4·1	
4/1	— **Krochmal** (starch)		**—**		**1·5**		**1·5**
	Niemcy	—		1·5		1·5	
6/3	— **Owoce połud. świeże** (fresh fruits)		**57·6**		**25·1**		**215·1**
	Anglja	31·8		25·1		150·2	
	Danja	25·—		—		36·1	
	Finlandja	0·8		—		0·8	
	Francja	—		—		10·1	
	Niemcy	—		—		0·3	
	Stany Zjedn. Am.	—		—		17·6	
7/1	— **Owoce połud. suszone** (dried fruits)		**318·2**		**466·3**		**1.409·9**
	Anglja	46·5		22·—		95·5	
	Niemcy	—		—		22·4	
	Stany Zjedn. Am.	271·7		444·3		1.292·—	
11/1	— **Orzechy ziemne (arachidy)** (ground nuts)		**—**		**—**		**356·8**
	Anglja	—		—		151·9	
	Niemcy	—		—		204·9	
15/3	— **Korzenie** (spices)		**—**		**2·—**		**2·—**
	Anglja	—		2·—		2·—	
18/1	— **Kawa** (coffee)		**6·5**		**7·3**		**46·8**
	Anglja	—		5·9		6·8	
	Belgja	—		—		1·5	
	Brazylja	—		1·3		17·5	
	Francja	6·5		—		14·7	
	Holandja	—		—		5·2	
	Niemcy	—		0·1		0·1	
	Stany Zjedn. Am.	—		—		1·—	
19/1	— **Kakao (w ziarnkach)** (cocoa)		**10·4**		**27·5**		**95·2**
	Anglja	—		0·6		0·6	
	Francja	—		3·—		3·—	
	Stany Zjedn. Am.	10·4		23·9		91·6	
20/1	— **Herbata** (tea)		**2·7**		**68·—**		**130·5**
	Anglja	2·7		67·2		120·3	
	Belgja	—		—		6·9	
	Niemcy	—		—		2·5	
	Stany Zjedn. Am.	—		0·8		0·8	
21/1	— **Tytoń** (tobacco)		**102·4**		**437·—**		**4.093·9**
	Algier	—		227·8		808·3	
	Anglja	92·2		86·3		808·6	
	Belgja	—		—		215·—	
	Egipt	—		—		51·1	
	Holandja	—		—		316·2	
	Niemcy	—		—		261·7	
	Stany Zjedn. Am.	10·2		122·9		389·8	
	Włochy	—		—		1.243·2	
21/6	— **Papierosy** (cigarettes)		**1·—**		**0·8**		**5·—**
	Anglja	0·3		0·3		0·8	
	Francja	0·3		—		0·3	
	Holandja	—		0·2		0·5	
	Niemcy	0·3		0·2		1·2	
	Stany Zjedn. Am.	0·1		0·1		2·2	
24/2	— **Konserwy owocowe** (preserved fruits)		**—**		**0·4**		**7·4**
	Anglja	—		0·4		1·6	
	Niemcy	—		—		0·3	
	Stany Zjedn. Am.	—		—		5·5	
24/7a	— **Mleko skondensowane** (condensed milk)		**0·6**		**0·3**		**8·6**
	Danja	0·6		—		6·5	
	Holandja	—		0·3		1·7	
	Niemcy	—		—		0·4	
27/1	— **Napoje alkoholowe prócz wina** (alcohols, wine excepted)		**7·9**		**8·2**		**50·7**
	Anglja	2·5		5·3		15·7	
	Danja	0·2		1·8		11·5	
	Estonja	—		—		2·—	
	Francja	4·8		0·3		16·5	
	Holandja	—		—		2·2	
	Niemcy	0·4		0·6		2·8	
27/3	— **Spirytus** (spirits)		**—**		**—**		**59·7**
	Estonja	—		—		30·6	
	Holandja	—		—		29·1	

poz. tar. cel.			*Listopad* (November)	*Październik* (October)	*Od początku roku* (January-November)
28/1	— **Wina** (wine)		**99·5**	**11·4**	**240·5**
		Anglja	25·7	—	25·7
		Brazylja	—	0·1	0·1
		Danja	—	—	71·—
		Estonja	—	—	2·9
		Francja	67·1	11·3	123·3
		Hiszpanja	—	—	2·1
		Niemcy	—	—	8·2
		Portugalja	0·9	—	1·4
		Włochy	5·8	—	5·8
34/1b	— **Mięso** (meat)		—	—	**5·3**
		Stany Zjedn. Am.	—	—	5·3
34/1—b	— **Szmalec** (lard)		**29·6**	**60·2**	**91·2**
		Stany Zjedn. Am.	29·6	60·2	89·8
		via Gdańsk	—	—	1·4
34/2a	— **Konserwy mięsne** (preserved meat)		—	—	**2·8**
		Anglja	—	—	2·8
35/1	— **Sery** (cheese)		—	—	**1·—**
		Finlandja	—	—	1·—
37/1	— **Ryby** (fishes)		**0·4**	—	**36·7**
		Francja	0·4	—	0·4
		Norwegja	—	—	36·3
37/2a	— **Sardynki** (sardines)		**1·5**	**2·3**	**4·4**
		Francja	1·5	—	2·1
		Portugalja	—	2·3	2·3
37/4a	— **Śledzie** (herrings)		**94·2**	**16·—**	**1.294·3**
		Anglja	94·2	—	281·7
		Norwegja	—	16·—	660·3
		Stany Zjedn. Am.	—	—	352·3
39/2	— **Makuchy** (oil cakes)		**100·1**	—	**250·1**
		Egipt	—	—	150·—
		Niemcy	100·1	—	100·1
II. — Produkty zwierzęce i wyroby z nich (animal products) w tem m. in.:			**2.795·8**	**7.869·6**	**83.417·—**
41/2	— **Fosforyty** (phosphates)		—	**7.741·7**	**13.075·7**
		Algier	—	5.283·—	10.617·—
		Egipt	—	2.458·7	2.458·7
41/2	— **Żużle Thomasa** (Thomas slag)		**2.700·—**	—	**69.628·1**
		Belgja	2.700·—	—	49.453·1
		Francja	—	—	400·—
		Holandja	—	—	17.350·—
		Niemcy	—	—	2.425·—
43/1—5	— **Klej i żelatyna** (glue)		—	**3·5**	**13·—**
		Anglja	—	2·7	2·7
		Belgja	—	—	5·1
		Danja	—	—	2·3
		Estonja	—	0·8	0·8
		Francja	—	—	2·1
44/1	— **Jelita** (bowels)		**0·2**	**5·8**	**25·2**
		Anglja	0·2	1·3	9·—
		Łotwa	—	—	0·2
		Stany Zjedn. Am.	—	4·5	16·—
51/ia	— **Tłuszcze zwierzęce surowe** (row fats)		**80·3**	**77·9**	**385·2**
		Anglja	80·2	77·9	234·2
		Belgja	—	—	11·7
		Danja	0·1	—	33·9
		Finlandja	—	—	62·2
		Niemcy	—	—	18·6
		Uruguay	—	—	24·6
52/1—8	— **Wosk** (wax)		—	**15·8**	**32·5**
		Anglja	—	0·3	0·3
		Niemcy	—	—	0·1
		Stany Zjedn. Am.	—	15·5	32·1

poz. tar. cel.		Listopad (November)	Październik (October)	Od początku roku (January-November)
52/9	— **Wazelina** (vaseline)	**—**	**—**	**10·2**
	Stany Zjedn. Am.	—	—	10·2
55/1	— **Skóry** (hides & skins)	**15·1**	**23·5**	**238·8**
	Anglja	—	4·1	5·7
	Belgja	—	—	9·—
	Danja	—	-	0·1
	Niemcy	—	—	1·7
	Stany Zjedn. Am.	15·1	19·4	222·3
56/1—8	— **Futra** (furs)	**0·1**	**0·5**	**4·9**
	Anglja	0·1	—	0·1
	Stany Zjedn. Am.	—	0·5	4·8
57/4—6	— **Wyroby skórzane** (leather goods)	**0·1**	**0·9**	**3·4**
	Anglja	0·1	0·7	3·2
	Stany Zjedn. Am.	—	0·2	0·2
III.	**— Materjały i wyroby drzewne** (timber & wood ware) w tem m. in.:	**33·9**	**159·3**	**2.313·4**
58/4a,b	— **Kora drzewa korkowego** (corkwoodbark)	**3·9**	**0·4**	**46·—**
	Algier	—	—	41·3
	Anglja	0·2	0·3	0·5
	Francja	0·8	0·1	0·9
	Łotwa	2·7	—	2·7
	Niemcy		—	0·4
	Portugalja	0·2	—	0·2
61	— **Wyroby z drzewa** (wood products)	**—**	**158·9**	**174·5**
	Anglja	—	7·5	7·5
	Łotwa	—	150·—	150·—
	Stany Zjedn. Am.	—	1·4	17·—
62/1c	— **Trawa morska** (sea-grass)	**—**	**—**	**5·—**
	Algier	—	—	5·—
62/4	— **Nasiona** (seeds various)	**30·—**	**—**	**35·2**
	Francja	—	—	5·2
	Niemcy	30·—	—	30·—
62/5f	— **Siemię lniane** (flax seeds)	**—**	**—**	**2.052·7**
	Danja	—	—	40·—
	Holandja	—	—	1.108·5
	Niemcy	—	—	904·2
IV.	**— Materjały budowlane i wyroby ceramiczne** (building materials & ceramic products) w tem m. in.:	**0·4**	**18·7**	**2.164·—**
65/6	— **Cement** (cement)	**—**	**3·6**	**51·5**
	Stany Zjedn. Am.	—	3·6	51·5
66/1	— **Piasek** (sand)	**—**	**12·7**	**27·9**
	Stany Zjedn. Am.	—	12·7	27·9
66/1d	— **Kamienie brukowe** (paving stones)	**—**	**—**	**2.045·—**
	Danja	—	—	5·—
	Szwecja	—	—	2.040·—
66/3a	— **Bloki kamienne (granitowe)** (granite blocks)	**0·4**	**1·9**	**2·3**
	Danja	0·4	1·1	1·5
	Niemcy	—	0·8	0·8
69/1—3	— **Azbest** (asbestos)	**—**	**0·2**	**25·6**
	Anglja	—	0·2	0·3
	Finlandja	—	—	25·—
	Stany Zjedn. Am.	—	—	0·3
73/1—5	— **Wyroby ceramiczne** (ceramic products)	**—**	**0·1**	**1·7**
	Anglja	—	0·1	1·2
	Stany Zjedn. Am.	—	—	0·5
77/1	— **Wyroby szklane** (glass products)	**—**	**0·2**	**10·—**
	Anglja	—	0·2	9·5
	Stany Zjedn. Am.	—	—	0·5

poz. tar. cel.		Listopad (November)	Październik (October)	Od początku roku (January-November)
	V. — Paliwa, asfalt, smoły i produkty z nich (fuel & products) w tem m. in.:	**48·4**	**97·1**	**1.911·4**
81	— **Oleje** (oils)	**0·2**	**13·1**	**333·8**
	Anglja	0·2	11·7	20·7
	Danja	—	—	5·—
	Łotwa	—	—	8·9
	Niemcy	—	1·4	148·5
	Stany Zjedn. Am.	—	—	150·7
82/1	— **Żywica** (resin)	**15·4**	—	**161·9**
	Francja	15·4	—	46·8
	Danja	—	—	115·1
83	— **Asfalt** (asphalt)	—	—	**877·7**
	Francja	—	—	5·1
	Stany Zjedn. Am.	—	—	872·6
84/2	— **Smoła** (goudron)	—	—	**10·—**
	Francja	—	—	10·—
85/1	— **Smary** (lubricating oils)	**0·8**	**1·9**	**9·4**
	Anglja	—	1·—	3·9
	Belgja	—	—	3·8
	Stany Zjedn. Am.	0·8	0·9	1·7
87/2	— **Kauczuk** (rubber)	**1·1**	**7·1**	**147·9**
	Anglja	1·1	5·4	137·9
	Niemcy	—	1·1	9·1
	Stany Zjedn. Am.	—	0·6	0·9
88/1—6	— **Wyroby gumowe** (rubber goods)	**30·9**	**75·—**	**370·7**
	Anglja	—	11·9	14·6
	Finlandja	—	8·7	13·9
	Łotwa	1·2	—	1·2
	Stany Zjedn. Am.	29·7	54·4	341·—
	VI. — Materjały i przetwory chemiczne (chemicals) w tem m. in.:	**101·1**	**464·9**	**5.282·8**
89	— **Sól potasowa** (potassium salts)	—	—	**21·1**
	Danja	—	—	21·1
94/2b	— **Talk** (talc)	—	**50·—**	**100·—**
	Niemcy	—	50·—	100·—
103/3	— **Saletra wapniowa** (saltpetre)	**2·7**	**6·3**	**4.016·1**
	Anglja	2·7	6·3	16·1
	Norwegja	—	—	4.000·—
112	— **Przetwory chemiczne** (chemicals)	—	**18·4**	**30·9**
	Anglja	—	17·3	17·3
	Niemcy	—	—	4·1
	Stany Zjedn. Am.	—	1·1	9·5
117/1	— **Oliwa** (olive-oil)	**20·8**	**91·5**	**250·1**
	Niemcy	—	53·5	54·8
	Stany Zjedn. Am.	20·8	38·—	195·3
119—120	— **Artykuły kosmetyczne** (cosmetics)	—	—	**17·7**
	Łotwa	—	—	0·1
	Niemcy	—	—	0·1
	Stany Zjedn. Am.	—	—	17·5
124/2	— **Garbniki** (tanning extracts)	**20·—**	**200·6**	**244·2**
	Danja	—	200·6	218·6
	Francja	20·—	—	25·6
125/2	— **Glinka farbiarska** (clay)	**56·—**	**93·6**	**567·4**
	Stany Zjedn. Am.	56·—	93·6	567·4
125/3	— **Kreda** (chalk)	—	—	**2·5**
	Łotwa	—	—	2·5

poz. tar. cel.		*Listopad* (November)	*Październik* (October)	*Od początku roku* (January-November)
137/1	— **Farby** (colours)	**1·6**	**4·5**	**32·8**
	Anglja	—	1·6	4·4
	Belgja	—	—	0·4
	Danja	0·7	0·1	4·3
	Niemcy	0·1	1·8	15·8
	Stany Zjedn. Am.	0·8	1·—	7·9
VII.	**— Rudy, metale i wyroby z metali** (ores, metals & metal products) w tem m. in.:	**27.114·3**	**42.410·8**	**357.106·7**
138/1	— **Rudy żelazne** (iron ores)	**6.063·8**	**5.654·—**	**21.742·—**
	Szwecja	6.063·8	5.654·—	21.742·—
140/1—8	— **Żelazo i stal** (iron & steel)	—	**0·6**	**375·6**
	Anglja	—	—	10·1
	Belgja	—	—	159·—
	Szwecja	—	—	4·6
	Stany Zjedn. Am.	—	0·6	201·9
142/1—3	— **Żelastwo (złom)** (scrap iron)	**20.794·1**	**36.552·1**	**332.690·4**
	Anglja	9.962·4	10.128·3	76.279·4
	Belgja	3.714·7	13.590·3	111.451·1
	Brazylja	—	—	3.000·—
	Danja	1.933·7	4.560·—	32.517·4
	Estonja	—	—	1.533·5
	Finlandja	34·6	—	723·3
	Francja	950·—	4.494·2	43.563·—
	Holandja	4.198·7	2.692·8	42.595·7
	Niemcy	—	492·7	7.216·4
	Norwegja	—	493·8	5.534·7
	Porto Rico	—	—	2.613·—
	Portugalja	—	—	2.243·—
	Szwecja	—	—	969·3
	Uruguay	—	—	2.450·6
143/1a	— **Miedź** (copper)	**15·3**	**76·2**	**717·5**
	Anglja	15·3	76·2	106·8
	Belgja	—	—	162·7
	Niemcy	—	—	346·2
	Stany Zjedn. Am.	—	—	101·8
143/3	— **Glin** (aluminium)	—	**0·1**	**2·1**
	Niemcy	—	0·1	0·1
	Stany Zjedn. Am.	—	—	2·—
144/1	— **Cyna** (tin)	—	**15·—**	**30·2**
	Niemcy	—	15·—	30·2
147/4	— **Cynk** (zinc)	—	—	**10·2**
	Niemcy	—	—	10·2
153/1—10	— **Wyroby żelazne i stalowe** (iron & steel products)	**118·6**	**9·3**	**215·6**
	Anglja	106·8	5·—	130·8
	Belgja	2·1	—	2·7
	Danja	—	—	0·9
	Niemcy	—	1·7	7·2
	Stany Zjedn. Am.	9·7	2·6	74·—
155/1	— **Drut** (wire)	—	**1·8**	**18·3**
	Anglja	—	—	1·—
	Stany Zjedn. Am.	—	1·8	17·3
156/11	— **Materjały i przewody elektryczne** (electric products)	**7·5**	**10·4**	**67·—**
	Anglja	—	7·2	7·2
	Stany Zjedn. Am.	7·5	3·2	59·8
159/2—3	— **Broń i amunicja myśliwska** (hunting appliances)	—	**0·8**	**8·4**
	Anglja	—	—	4·1
	Francja	—	0·8	2·5
	Stany Zjedn. Am.	—	—	1·8
167/1—50	— **Maszyny, aparaty oraz ich części** (machinery)	**30·2**	**30·3**	**622·5**
	Anglja	0·8	12·3	44·8
	Belgja	—	—	10·8
	Danja	1·5	—	24·2
	Francja	5·9	—	83·3
	Niemcy	—	—	4·1
	Stany Zjedn. Am.	22·—	18·—	454·2
	Szwecja	—	—	1·1

por. tar. cel.		*Listopad* (November)	*Październik* (October)	*Od początku roku* (January- November)
169/9	— **Maszyny do pisania, rachowania i części** (typewriters & parts)	**24·—**	**16·5**	**69·5**
	Anglja	—	1·1	1·2
	Stany Zjedn. Am.	24·—	15·4	68·3
169/11	— **Aparaty fotograficzne, filmy i płyty** (photographical apparatus)	**5·—**	**7·6**	**32·6**
	Anglja	—	1·7	1·7
	Stany Zjedn. Am.	5·—	5·9	30·9
173/8—13	— **Samochody, motocykle, oraz ich części** (motor cars & parts)	**55·8**	**36·1**	**504·8**
	Anglja	3·7	1·2	6·2
	Danja	26·—	16·2	160·1
	Finlandja	6·7	—	6·7
	Francja	—	—	0·2
	Stany Zjedn. Am.	19·4	18·7	331·6

VIII. — Papier, wyroby z papieru i wytwory sztuki drukarskiej — 189·9 — 711·4 — 1.509·7

(paper & paper wares)

w tem m. in.:

por. tar. cel.		Listopad	Październik	Od początku roku
	VIII. — Papier, wyroby z papieru i wytwory sztuki drukarskiej	**189·9**	**711·4**	**1.509·7**
176/1	— **Szmaty** (rags)	—	**15·8**	**84·3**
	Anglja	—	15·8	38·1
	Stany Zjedn. Am.	—	—	46·2
176/2	— **Masa drzewna (celuloza)** (cellulose)	—	**469·7**	**469·7**
	Finlandja	—	469·7	469·7
177/3	— **Fibra** (fibre)	**2·2**	**2·9**	**17·2**
	Anglja	—	2·9	13·8
	Stany Zjedn. Am.	2·2	—	3·4
177/4—6	— **Papier i obcinki papierowe** (paper)	**184·6**	**220·8**	**912·8**
	Anglja	—	0·6	0·6
	Estonja	—	19·9	30·9
	Finlandja	184·6	193·—	788·2
	Łotwa	—	—	34·1
	Francja	—	—	0·1
	Stany Zjedn. Am.	—	7·3	58·9
178/1—4	— **Książki i broszury** (books)	**3·1**	**2·2**	**25·7**
	Anglja	—	—	0·2
	Danja	—	—	6·4
	Stany Zjedn. Am.	3·1	2·2	19·1

IX. — Materjały i wyroby włókniste

(textiles & textile products)

w tem m. in.:

por. tar. cel.		Listopad	Październik	Od początku roku
	IX. — Materjały i wyroby włókniste	**1.898·1**	**833·3**	**6.703·4**
179/1	— **Bawełna** (cotton)	**1.864·5**	**466·9**	**5.989·9**
	Anglja	—	—	10·6
	Danja	—	—	502·5
	Egipt	64·6	10·7	956·3
	Holandja	—	—	10·3
	Niemcy	—	—	540·2
	Stany Zjedn. Am.	1.799·9	456·2	3.970·—
179/2	— **Len i konopie** (flax & hamp)	—	—	**50·8**
	Łotwa	—	—	50·8
181/1	— **Wełna** (wool)	—	**29·2**	**30·8**
	Anglja	—	29·2	30·8
183	— **Przędza bawełniana** (cotton yarn)	—	**58·8**	**60·2**
	Anglja	—	48·9	50·3
	Estonja	—	9·9	9·9
186/2—7	— **Przędza wełniana** (wool yarn)	—	**3·—**	**16·4**
	Anglja	—	3·—	4·1
	Stany Zjedn. Am.	—	—	12·3
187—189	— **Tkaniny** (textiles)	—	**32·2**	**37·2**
	Anglja	—	30·1	30·6
	Stany Zjedn. Am.	—	2·1	6·6
190	— **Sznury** (ropes)	**0·2**	**5·6**	**44·4**
	Anglja	0·2	5·6	13·4
	Indje Holenderskie	—	—	1·—
	Szwecja	—	—	30·—

poz. tar. cel.		Listopad (November)	Październik (October)	Od początku roku (January-November)
191/1	— **Worki** (bags)	**33·4**	**237·6**	**473·7**
	Anglja	25·4	231·1	456·—
	Niemcy	8·—	—	8·—
	Stany Zjedn. Am.	—	6·5	6·5
	Syrja	—	—	3·2
X.	**— Towary różne, oddzielnie niewymienione** (various)	**214·6**	**18·2**	**553·7**
	Anglja	0·9	0·5	28·4
	Belgja	—	—	9·2
	Danja	0·2	0·4	19·3
	Estonja	—	1·2	1·2
	Finlandja	—	—	28·—
	Francja	—	—	21·2
	Holandja	0·3	—	2·4
	Łotwa	—	—	0·2
	Niemcy	—	0·4	9·2
	Stany Zjedn. Am.	213·2	15·7	433·5
	via Gdańsk	—	—	1·1

B. — Wywóz
(exports)

poz. tar. cel.		Listopad (November)	Październik (October)	Od początku roku (January-November)
	Cały wywóz	**484.030·3**	**493.268·6**	**4,287.571·3**
I.	**— Produkty spożywcze i zwierzęta** (foodstuffs & live animals)	**30.899·7**	**26.984·3**	**217.196·9**
	w tem m. in.:			
1/1a	— **Żyto** (rye)	**127·5**	**337·5**	**18.679·5**
	Belgja	—	—	2.997·2
	Danja	127·5	337·5	8.945·1
	Finlandja	—	—	500·—
	Francja	—	—	5.729·2
	Portugalja	—	—	508·—
2/1	— **Ryż wyłuszczony** (husked rice)	**2.921·5**	**3.611·9**	**18.807·7**
	Anglja	1.980·7	2.001·5	6.431·6
	Egipt	58·3	70·—	128·3
	Estonja	—	10·—	590·—
	Finlandja	—	—	267·8
	Niemcy	799·7	1.225·4	10.332·9
	Szwecja	22·—	305·—	976·3
	Turcja	60·8	—	60·8
	via Gdańsk	—	—	20·—
3/1a	— **Mąka (wszelka prócz ryżowej)** (flour, rice flour excepted)	—	—	**155·1**
	Algier	—	—	105·—
	Anglja	—	—	50·1
3/1c	— **Mąka ryżowa** (rice flour)	**1.395·2**	**560·1**	**5.877·5**
	Niemcy	1.395·2	460·—	3.751·8
	Norwegja	—	100·1	2.125·7
5/1a	— **Ziemniaki** (potatoes)	**8.357·1**	**2.571·8**	**14.454·5**
	Anglja	8.357·1	2.571·8	14.454·5
5/1b,e	— **Warzywa** (greens)	**12·—**	—	**12·—**
	Anglja	7·—	—	7·—
	Stany Zjedn. Am.	5·—	—	5·—
6/2	— **Jagody** (berrys)	—	—	**6·1**
	Anglja	—	—	6·1
6/3	— **Owoce świeże** (fresh fruits)	—	**2·7**	**20·7**
	Anglja	—	2·7	20·7
22/1	— **Grzyby suszone** (dried mushrooms)	**21·1**	**5·7**	**29·3**
	Stany Zjedn. Am.	21·1	5·7	29·3
14/1	— **Cukier** (sugar)	**10.180·3**	**12.581·3**	**91.402·—**
	Anglja	59·4	6.366·7	40.023·9
	Belgja	—	—	1.986·—
	Danja	—	—	1.057·1
	Estonja	—	554·2	4.946·3
	Finlandja	270·—	—	1.481·8
	Francja	—	—	3.596·—
	Holandja	5.251·6	5.559·6	24.036·1
	Łotwa	2.020·4	100·8	7.346·5
	Niemcy	—	—	405·1
	Norwegja	—	—	717·8
	Syrja	—	—	705·6
	Szwecja	2.578·9	—	5.099·8

poz. tar. cel.			Listopad (November)	Październik (October)	Od początku roku (January-November)
26/1	— **Chmiel** (hop)		**5·3**	—	**5·3**
		Anglja	5·3	—	5·3
27/1	— **Napoje alkoholowe prócz wina** (alcohols, wine excepted)		**2·7**	**6·1**	**22·—**
		Anglja	—	5·5	16·6
		Holandja	2·7	0·4	5·2
		Stany Zjedn. Am.	—	0·2	0·2
27/3	— **Spirytus** (spirits)		**262·7**	**153·3**	**794·3**
		Anglja	—	—	0·6
		Holandja	262·7	153·3	765·2
		Kanada	—	—	28·5
28	— **Wina** (wine)		**0·2**	**0·5**	**5·1**
		Holandja	0·2	0·5	5·1
34/3b	— **Szmalec** (lard)		—	—	**60·2**
		Niemcy	—	—	60·2
34/4	— **Bekony** (bacon)		**5.127·3**	**5.496·2**	**47.345·1**
		Anglja	5.127·3	5.496·2	47.345·1
34/4	— **Wędliny (szynki)** (ham)		**784·8**	**808·9**	**6.973·—**
		Anglja	784·8	808·9	6.957·6
		Francja	—	—	15·4
34/5	— **Ptactwo bite (drób)** (poultry)		**53·8**	**19·4**	**263·1**
		Anglja	53·8	19·4	263·1
35/1	— **Sery** (cheese)		**0·1**	—	**0·4**
		Francja	—	—	0·3
		Stany Zjedn. Am.	0·1	—	0·1
36/1	— **Masło** (butter)		**4·4**	**49·9**	**1.723·1**
		Anglja	4·4	49·9	1.688·2
		Francja	—	—	34·9
37	— **Ryby** (fishes)		**11·3**	**1·5**	**14·8**
		Anglja	11·3	1·5	12·8
		Norwegja	—	—	2·—
37/4	— **Śledzie** (herrings)		—	—	**6·8**
		Niemcy	—	—	6·8
39/1a	— **Jaja** (eggs)		**1.049·9**	**777·5**	**5.056·3**
		Anglja	1.049·9	777·5	5.056·3
39/2	— **Wytłoki buraczane** (beet pulp)		—	—	**3.702·—**
		Stany Zjedn. Am.	—	—	3.702·—
39/2	— **Makuchy** (oil cakes)		**582·5**	—	**1.781·—**
		Danja	582·5	—	1.631·—
		Szwecja	—	—	150·—

II. — Produkty zwierzęce i wyroby z nich (animal products) w tem m. in.:

poz. tar. cel.			Listopad (November)	Październik (October)	Od początku roku (January-November)
	II. — Produkty zwierzęce i wyroby z nich		**1·—**	**6·7**	**2.422·4**
41/2	— **Kości** (bones)		—	—	**744·9**
		Finlandja	—	—	335·—
		Szwecja	—	—	409·9
41/2	— **Żużle Thomasa** (Thomas slag)		—	—	**1.050·—**
		Niemcy	—	—	1.050·—
45/3	— **Szczecina** (bristle)		—	—	**14·6**
		Anglja	—	—	13·2
		Francja	—	—	0·3
		Stany Zjedn. Am.	—	—	1·1
47/1	— **Pierze i puch** (feathers & down)		**0·1**	—	**0·4**
		Anglja	—	—	0·2
		Norwegja	—	—	0·1
		Stany Zjedn. Am.	0·1	—	0·1
51/1	— **Tłuszcze zwierzęce surowe** (row fats)		—	—	**275·4**
		Niemcy	—	—	275·4

poz. tar. cel.			*Listopad* (November)	*Październik* (October)	*Od początku roku* (January-November)
54	— **Skóry** (skins & hides)		**0·7**	**5·6**	**91·3**
		Anglja	—	—	0·1
		Stany Zjedn. Am.	0·7	5·6	91·2
57/1	— **Obuwie** (footwear)		**0·2**	**1·1**	**245·8**
		Anglja	—	1·1	245·6
		Stany Zjedn. Am.	0·2		0·2
III.	**— Materjały i wyroby drzewne** (timber & wood ware) w tem m. in.:		**2.547·7**	**4.387·8**	**25.350·7**
58/1c	— **Deski i łaty** (boards)		**1.385·2**	**4.091·4**	**11.744·9**
		Anglja	428·—	1.906·8	6.703·6
		Argentyna	—	—	429·5
		Danja	—	—	300·7
		Francja	—	—	20·3
		Holandja	97·—	—	97·—
		Stany Zjedn. Am.	860·2	2.184·6	4.193·8
58/1c	— **Słupy telegraficzne** (telegraph-poles)		**1.017·9**	**200·—**	**12.875·2**
		Anglja	1.017·9	200·—	12.875·2
58/4a,b	— **Kora z drzewa korkowego** (corkwoodbark)		**2·7**	—	**43·9**
		Finlandja	2·7	—	2·7
		Łotwa	—	—	41·2
59/5	— **Klepki** (plywood)		**60·—**	**46·5**	**201·1**
		Anglja	—	3·8	4·1
		Estonja	—	—	64·5
		Holandja	45·—	26·—	71·—
		Łotwa	15·—	—	15·—
		Niemcy	—	16·7	31·7
		Stany Zjedn. Am.	—	—	14·8
61	— **Wyroby z drzewa** (wood products)		**60·4**	**11·3**	**71·7**
		Anglja	4·4	7·3	11·7
		Egipt	56·—	—	56·—
		Estonja	—	2·2	2·2
		Stany Zjedn. Am.	—	1·8	1·8
61/1b	— **Dykty (forniery)** (veneers)		—	—	**66·3**
		Anglja	—	—	15·2
		Francja	—	—	16·4
		Stany Zjedn. Am.	—	—	34·7
61/2	— **Meble gięte** (bentwood furniture)		**8·—**	**33·5**	**170·7**
		Anglja	0·4	28·1	96·8
		Finlandja	—	—	7·7
		Łotwa	—	—	0·8
		Stany Zjedn. Am.	7·6	5·4	65·4
62	— **Nasiona** (seeds)		—	—	**37·6**
		Anglja	—	—	1·5
		Francja	—	—	25·9
		Stany Zjedn. Am.	—	—	0·2
		Szwecja	—	—	10·—
64/1	— **Wyroby koszykarskie** (basket wares)		**13·5**	**5·1**	**139·3**
		Anglja	0·6	0·2	13·—
		Niemcy	—	—	1·4
		Stany Zjedn. Am.	12·9	4·9	124·9
IV.	**— Materjały budowlane i wyroby ceramiczne** (building materials & ceramic products) w tem m. in.:		**16·4**	**17·3**	**1.245·6**
65/3	— **Gips** (gypsum)		—	**15·6**	**15·6**
		Finlandja	—	15·6	15·6
65/6	— **Cement** (cement)		—	—	**1.208·—**
		Litwa	—	—	581·2
		Łotwa	—	—	626·2
		Stany Zjedn. Am.	—	—	0·6
66/3a	— **Bloki kamienne (granitowe)** (granite blocks)		—	—	**3·2**
		Estonja	—	—	3·2

poz. tar. cel.			*Listopad* (November)	*Październik* (October)	*Od początku roku* (January-November)
72	— **Wyroby ogniotrwałe** (fire-proof products)		**11·8**	—	**11·8**
		Egipt	11·8	—	11·8
73/1—5	— **Wyroby ceramiczne** (ceramic wares)		**4·2**	**0·4**	**5·3**
		Anglja	—	0·4	0·5
		Łotwa	3·1	—	3·1
		Stany Zjedn. Am.	1·1	—	1·7
73/1	— **Wyroby szklane** (glass products)		**0·4**	**1·3**	**1·7**
		Anglja	—	1·3	1·3
		Łotwa	0·4	—	0·4
V.	**— Paliwa, asfalt, smoły i produkty z nich** (fuel & products) w tem m. in.:		**437.622·2**	**456.230·7**	**3,975.615·2**
79/1	— **Węgiel kamienny** (coal)		**420.426·—**	**433.900·—**	**3,776.142·6**
		Belgja	8.681·—	28.836·—	203.934·5
		Brazylja	—	—	25.515·—
		Danja	36.646·—	63.453·—	433.038·1
		Estonja	9.835·—	2.505·—	55.652·5
		Finlandja	32.894·—	47.240·—	334.743·7
		Francja	8.895·—	8.180·—	163.325·5
		Hiszpanja	—	—	23.681·5
		Holandja	8.575·—	5.686·—	89.748·—
		Islandja	1.840·—	—	9.996·—
		Litwa	3.900·—	5.030·—	10.305·—
		Łotwa	29.295·5	27.097·—	150.420·5
		Marokko hiszpańskie	—	—	2.150·—
		Niemcy	—	—	21.267·6
		Norwegja	61.701·—	61.814·5	596.817·—
		Szwecja	218.163·5	184.058·5	1,632.837·7
		Włochy	—	—	20.610·—
		via Gdańsk	—	—	2.100·—
79/1	— **Węgiel bunkrowy** (bunker coal)		**16.240·—**	**20.979·5**	**189.549·2**
79/1	— **Brykiety** (briquettes)		**30·—**	—	**50·—**
		Estonja	—	—	20·—
		Łotwa	30·—	—	30·—
79/1	— **Koks** (coke)		**925·—**	**1.340·—**	**9.861·—**
		Danja	330·—	100·—	1.310·—
		Finlandja	—	30·—	430·—
		Francja	—	770·—	770·—
		Łotwa	580·—	270·—	2.220·—
		Norwegja	15·—	30·—	3.003·—
		Szwecja	—	140·—	2.128·—
83	— **Asfalt** (asphalt)		—	**5·4**	**5·4**
		Anglja	—	5·4	5·4
88/1—6	— **Wyroby gumowe** (rubber goods)		**1·2**	**5·8**	**7·—**
		Egipt	—	5·4	5·4
		Finlandja	1·2	0·4	1·6
VI.	**— Materjały i przetwory chemiczne** (chemicals) w tem m. in.:		**7.220·3**	**2.792·1**	**36.919·4**
89	— **Sól potasowa** (potassium salts)		**6.120·3**	**800·—**	**28.280·9**
		Anglja	927·3	—	3.707·3
		Belgja	—	—	1.000·—
		Danja	205·—	—	419·—
		Holandja	1.203·—	—	17.994·6
		Szwecja	3.785·—	800·—	5.160·—
98/5	— **Nawozy azotowe** (nitrates)		**100·—**	**500·—**	**5.023·9**
		Anglja	—	—	1.470·—
		Belgja	—	—	1.000·—
		Danja	100·—	—	1.171·9
		Szwecja	—	500·—	1.382·—
103/3	— **Saletra potasowa** (saltpetre)		**1.000·—**	**1.474·9**	**3.434·9**
		Belgja	1.000·—	1.000·—	2.000·—
		Danja	—	474·9	1.434·9
112/25c	— **Olej fuzlowy** (fusel oil)		—	—	**124·2**
		Anglja	—	—	124·2

poz. tar. cel.			*Listopad* (November)	*Październik* (October)	*Od początku roku* (January-November)
117/1	— **Oliwa** (olive oil)		—	—	**3·4**
		Łotwa	—	—	3·4
125/25c	— **Glinka farbiarska** (clay)		—	—	**5·2**
		Łotwa	—	—	5·2
131/2	— **Biel cynkowa** (zinc white)		—	—	**29·7**
		Estonja	—	—	16·2
		Finlandja	—	—	2·2
		Łotwa	—	—	11·3
132	— **Farby ołowiane** (lead dyes)		—	**17·2**	**17·2**
		Niemcy	—	17·2	17·2
VII.	**— Rudy, metale i wyroby z metali** (ores, metals & metal products)		**4.740·6**	**1.300·1**	**24.023·—**
	w tem m. in.:				
138/1	— **Ruda ferromanganowa** (ferromanganese ores)		—	**50·8**	**254·—**
		Stany Zjedn. Am.	—	50·8	254·—
140/3	— **Szyny kolejowe** (rails)		**3.998·9**	**755·3**	**7.771·5**
		Holandja	3.998·9	—	7.016·2
		Niemcy	—	755·3	755·3
147/4	— **Cynk** (zinc)		**624·2**	**340·2**	**14.710·—**
		Anglja	504·2	100·3	5.612·7
		Belgja	—	—	250·—
		Estonja	—	—	2·6
		Holandja	105·—	—	2.095·—
		Niemcy	15·—	239·9	6.300·—
		Szwecja	—	—	449·7
147/5	— **Blacha cynkowa** (zinc sheets)		—	—	**352·1**
		Anglja	—	—	323·7
		Estonja	—	—	14·2
		Łotwa	—	—	14·2
150/3	— **Radjatory (grzejniki)** (radiators)		**14·9**	—	**63·—**
		Finlandja	—	—	4·5
		Łotwa	14·9	—	58·5
150/6	— **Rury żeliwne** (iron pipes)		**63·5**	**102·7**	**556·9**
		Estonja	9·8	37·1	158·6
		Finlandja	2·1	29·6	38·6
		Łotwa	51·6	36·—	359·7
153/1—10	— **Wyroby stalowe i żelazne** (iron & steel products)		**39·1**	**49·3**	**152·5**
		Anglja	5·9	—	6·1
		Estonja	19·4	13·4	62·3
		Finlandja	—	25·9	27·4
		Łotwa	12·3	—	29·4
		Niemcy	—	—	1·3
		Stany Zjedn. Am.	1·5	10·—	26·—
156/11	— **Materjały i przewody elektryczne** (electric products)		—	**1·8**	**163·—**
		Finlandja	—	—	158·5
		Łotwa	—	1·8	4·5
VIII.	**— Papier, wyroby z papieru i wytwory sztuki drukarskiej** (paper & paper wares)		**226·7**	**805·—**	**1.671·8**
	w tem m. in.:				
176/1	— **Szmaty** (rags)		—	—	**13·3**
		Anglja	—	—	13·3
176/4	— **Celuloza** (cellulose)		—	—	**105·—**
		Anglja	—	—	105·—
177/2c	— **Papa dachowa** (cardboard)		—	—	**13·7**
		Estonja	—	—	13·7

poz. tar. cel.			Listopad (November)	Październik (October)	Od początku roku (January-November)
177/4	— **Papier i obcinki papierowe** (paper)		**209·1**	**803·1**	**1.413·5**
		Anglja	—	1·8	1·8
		Egipt	209·1	792·6	1.313·—
		Estonja	—	8·4	24·—
		Palestyna	—	—	55·6
		Stany Zjedn. Am.	—	0·3	0·4
		Syrja	—	—	8·—
		Turcja	—	—	10·7
178/3	— **Książki i broszury** (books)		**17·6**	**1·9**	**126·3**
		Anglja	—	0·1	3·6
		Danja	—	—	1·4
		Estonja	0·4	—	0·4
		Finlandja	—	—	0·1
		Francja	3·4	—	3·4
		Łotwa	—	0·2	0·2
		Stany Zjedn. Am.	13·8	1·6	116·3
		Syrja	—	—	0·9
IX.	**— Materjały i wyroby włókniste** (textiles & textile products) w tem m. in.:		**618·3**	**724·6**	**2.870·5**
179/1	— **Bawełna** (cotton)		—	—	**53·4**
		Finlandja	—	—	4·3
		Estonja	—	—	38·7
		Szwecja	—	—	10·4
181/1	— **Szerść zwierzęca** (hair)		—	**3·9**	**3·9**
		Stany Zjedn. Am.	—	3·9	3·9
183/1	— **Przędza bawełniana** (cotton yarn)			**11·4**	**23·7**
		Anglja	—	11·4	14·—
		Estonja	—	—	4·5
		Łotwa	—	—	5·2
186/2—7	— **Przędza wełniana** (wool yarn)			**2·6**	**3·5**
		Anglja	—	—	0·9
		Finlandja	—	0·8	0·8
		Łotwa	—	1·8	1·8
187—189	— **Tkaniny** (textiles)		**618·3**	**706·7**	**2.786·**
		Anglja	609·9	703·—	2.751·5
		Danja	1·1	—	1·1
		Estonja	1·3	0·6	6·6
		Francja	—	—	0·8
		Finlandja	0·3	1·1	5·6
		Łotwa	5·1	2·—	10·8
		Niemcy	—	—	8·2
		Stany Zjedn. Am.	0·6	—	1·4
X.	**— Towary różne, odzielnie niewymienione** (various)		**137·4**	**20·—**	**255·8**
		Algier*)	129·4	—	129·4
		Anglja	1·9	1·3	19·2
		Danja	—	—	0·2
		Estonja	2·—	—	11·2
		Finlandja	0·2	0·4	1·3
		Francja	—	—	11·9
		Holandja	0·1	—	0·1
		Łotwa	0·6	16·—	19·7
		Niemcy	—	—	1·4
		Stany Zjedn. Am.	3·2	2·3	55·—
		via Gdańsk	—	—	6·4

C. — Ogólny obrót towarowy zamorski

(total overseas traffic)

listopad 1931	**517.262·—**
październik 1931	547.001·9
listopad 1930	287.365·5
od początku roku 1931	4,832.087·3

*) Tytoń (reeksport).

2. — Obrót przybrzeżny (łącznie z W. M. Gdańskiem)

(coastal traffic, Danzig included)

		Listopad (November)	Październik (October)	Od początku roku (January-November)
Przywóz (imports)		7·—	260·—	2.559·7
poz. tar. cel.				
3/1b	— Mąka pszenna (flour)	—	—	5·1
4/2	— Makaron (macaroni)	—	—	2·—
22/1	— Cukier (sugar)	—	—	1.905·3
62/5—c	— Rzepak (rape-seed)	—	—	265·7
117/3–4	— Oleje roślinne (vegetable oils)	—	—	12·8
150/6	— Rury żeliwne (iron pipes)	—	—	38·6
	— Różne towary (various)	7·—	260·—	330·2
Wywóz (exports)		290·7	435·4	3.111·9
2/1	— Ryż wyłuszczony (husked rice)	85·8	123·—	2.045·8
7/1	— Owoce suszone (dried fruits)	119·8	26·9	146·7
14/1	— Grzyby suszone (dried mushrooms)	—	—	2·2
22/1	— Cukier (sugar)	—	—	403·8
27/3	— Spirytus (spirits)	36·—	—	36·—
62/4	— Nasiona (seeds)	—	—	0·2
117/3—4	— Oleje roślinne (vegetable oils)	14·8	22·8	100·2
124	— Garbniki (tanning extracts)	—	200·6	200·6
143/1	— Miedź (copper)	30·5	60·9	106·6
	— Różne towary (various)	3·8	1·2	69·8
Razem (total)		297·7	695·4	5.671·6

3. — Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną

(river traffic)

		Listopad (November)	Październik (October)	Od początku roku (January-November)
Przywóz (imports)		387·9	269·7	24.316·5
poz. tar. cel.				
7/1	— Owoce suszone (dried fruits)	35·1	6·2	41·3
22/1	— Cukier (sugar)	352·8	252·—	24.247·3
	— Różne towary (various)	—	11·5	27·9
Wywóz (exports)		780·—	810·—	4.458·8
2/1	— Ryż wyłuszczony (husked rice)	780·—	810·—	4.361·—
117/3—4	— Oleje roślinne (vegetable oils)	—	—	97·8
Razem (total)		1.167·9	1.079·7	28.775·3

4. — Ogólny obrót towarowy

(general goods turnover)

listopad 1931 . . . . 518.727·6

październik 1931 . . . . 548.777·—

listopad 1930 . . . . 287.365·5

od początku roku 1931 . . . 4,866.534·2

IV. — RUCH PASAŻERÓW

(passenger traffic)

Ruch zamorski

	PRZYJECHAŁO (passengers incoming)					WYJECHAŁO (passengers outgoing)				
	listopad				październik	listopad				październik
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem	Razem	I kl.	II kl.	III kl.	Razem	Razem
ANGLJA	1	—	—	1	15	7	1	—	8	79
Hull	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Londyn	1	—	—	1	15	7	1	—	8	78
BELGJA	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—
Gandawa	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—
DANJA	—	—	—	—	63	—	—	—	—	—
Kopenhaga	—	—	—	—	63	—	—	—	—	—
ESTONJA	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Tallinn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
HOLANDJA	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—
Amsterdam . . .	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—
ŁOTWA	—	—	—	—	—	3	—	—	3	—
Ryga	—	—	—	—	—	3	—	—	3	—
STANY ZJEDN. AM.	1	11	283	295	562	1	84	154	239	301
New York	1	11	283	295	562	1	84	154	239	301
Razem: . . .	2	11	285	298	640	11	87	154	252	381

Omyłki dostrzeżone w danych statystycznych,

zamieszczonych w Nr. 10 „Wiadomości Portu Gdyńskiego"

Strona	Grupa i pozycja		Kolumna	Jest	Winno być:
3	20/1	**Herbata**	Od początku roku	1278.	127·8
4	28/1	**Wina**	„	141·—	141·—
		Brazylja	„	71·1	0·1
		Danja	„	2·9	70·—
		Estonja	„	56·2	2·9
		Francja	„	2·1	56·2
		Hiszpanja	„	8·2	2·1
		Niemcy	„	0·5	8·2
		Portugalja	„		0·5
6	V	**Paliwa, asfalt, smoły i produkty z nich** . . .	„	1.865·—	1.863·—
7	137/1	**Farby**	„	3·1	31·2
8	176/2	**Masa drzewna (celuloza)**	październik	1·6	469·7
12	73/1-5	**Wyroby ceramiczne**	od początku roku	1·1	1·1
		Anglja	„	0·5	0·5
		Stany Zjednoczone Am.	„	0·5	0·6
15	7/1 Obrót przybrzeżny	**Owoce suszone**	„	26·0	26·9
16	Ogólny obrót towarowy	od początku roku 1931	„	4,347.860·6	4,347.806·6

NOWA TARYFA OPŁAT PORTOWYCH

Nowe opłaty portowe w Gdyni wejdą w życie prawdopodobnie od dnia 1 lutego 1932 r. Może jednak zdarzyć się, że termin ten ulegnie pewnemu opóźnieniu — jedynie zresztą dla względów natury techniczno-legislatywnej.

Jak już podano, nowa taryfa została opracowana jeszcze latem r. b. w Urzędzie Morskim, następnie zaś stała się przedmiotem szczegółowych debat w czasie 3-ch posiedzeń Tymczasowej Rady Portowej oraz 4-ch posiedzeń specjalnie w tym celu wyłonionej przez Radę Komisji. Projekt, uzgodniony w ten sposób z kołami gospodarczemi — które zresztą w znacznym stopniu były inicjatorami reformy — został odesłany do Ministerstwa Przemysłu i Handlu, gdzie następnie raz jeszcze został przepracowany w szczegółach z punktu widzenia prawnego. Obecnie nowe rozporządzenie Ministrów Przemysłu i Handlu oraz Skarbu w sprawie ustalenia wysokości morskich opłat portowych jest w ostatecznem stadjum realizacji.

Przypomnieć raz jeszcze należy, że obecna reforma taryf portowych w Gdyni jest właściwie pierwszem opracowaniem tych taryf, obowiązujące bowiem dotychczas normy w tej mierze, wydane w 1924 r., a więc w czasie gdy Gdynia jako port właściwie jeszcze nie istniała — oddawna już nie odpowiadają potrzebom obrotu portowego. Obecnie jednak nadszedł czas, kiedy można było wreszcie opłaty portowe racjonalnie skalkulować. Kalkulacja ta dała wyniki niezmiernie charakterystyczne i potwierdziła wysokie zalety Gdyni jako portu. Mianowicie wyjątkowo niskie koszty własne budowy i eksploatacji portu w Gdyni pozwoliły na skalkulowanie wszelkich opłat na takim poziomie, że na ich podstawie — nawet przy obecnych obrotach portu — będą osiągane wpływy, przewyższające o kilkadziesiąt procent bieżące koszty eksploatacji portu, a pomimo to same opłaty mogą być utrzymane na poziomie wciąż jeszcze znacznie niższym od poziomu opłat w którymkolwiek z portów konkurencyjnych. Najogólniej biorąc, stwierdzić należy, że stosunek nowych opłat w Gdyni do obecnych opłat w Gdańsku jest zbliżony do stosunku złotego do guldena gdańskiego. A przecież Gdańsk, poza Gdynią, jest najtańszym portem na Bałtyku.

Nowa taryfa opłat portowych jest oczywiście o wiele bardziej rozbudowana od taryfy dotychczas obowiązującej. Jednocześnie jednak zasadniczy szemat taryfy jest dużo prostszy. Dotychczas mianowicie w porcie gdyńskim obowiązywało 9 różnego rodzaju opłat — nie licząc opłat za świadczenia specjalne portu: za wynajem dźwigów i magazynów, za wodę i t. p. W nowej taryfie uwzględniono jedynie 5 zasadniczych rodzajów opłat, komasując niektóre z dawnych opłat, lub je całkowicie kasując.

Tak więc przedewszystkiem zasadnicze opłaty, obciążające statki — opłaty za wejście i wyjście, ustalone na gr 6 od 1 m³ pojemn. netto dla statków próżnych lub załadowanych nie wyżej niż na ¼ ich pojemn. netto, oraz na gr 12 dla statków wyżej załadowanych — są wprowadzane na miejsce aż 4-ch opłat, obecnie obowiązujących: opłat za wejście i wyjście, za światła i boje, za stacje ratunkowe i za łamanie lodu. W dodatku od opłat tych są przyznane liczne ulgi: dla statków kursujących na linjach regularnych, dla trampów często zachodzących do portu, dla statków pasażerskich, dla statków, zatrzymujących się tylko na redzie, dla statków dwukrotnie odwiedzających port w czasie tej samej podróży i t. p. Ulgi te w niektórych wypadkach dochodzą do 75%. Szczególną pieczą zostały przytem otoczone linje regularne, dla nich bowiem nowe opłaty nieraz okażą się nawet niższe od obecnych, pomimo że stawki absolutne tych opłat zostają podniesione, jak zdawałoby się, dość znacznie.

Ulgę dla statków, pracujących w porcie, stanowi pozatem rozszerzenie stosowania opłat ryczałtowych: rocznych i jednorazowych. Przywilej korzystania z tych opłat przysługiwać będzie przedewszystkiem statkom stale pracującym w porcie, żegludze małego kabotażu, wreszcie statkom rybackim.

Pewnej podwyżce — mn. w. o 50%, uległy opłaty pilotowe, gdzie stawka zasadnicza wynosić będzie zł 30 od 1.000 m³ pojemności netto. I tutaj jednak dosyć szeroko stosowane będą ulgi: w stosunku do statków, kursujących na linjach regularnych, następnie do statków, zachodzących do portu w celach remontu, po bunker etc., wreszcie — i to także jest inowacja — do statków, prowadzonych przez kapitanów, którzy złożą w Kapitanacie Portu egzamin pilotowy.

Opłaty postojowe są nominalnie podwyższone — do gr 4 od 1 m³ pojemności netto, wskutek jednak udzielenia równocześnie 50%-wej zniżki dla statków, dla których Gdynia jest portem macierzystym — a te statki przedewszystkiem, jak wiadomo, korzystają z postoju w porcie — opłaty postojowe w Gdyni będą faktycznie niższe niż dotychczas.

Ostatnia wreszcie kategorja opłat portowych — poza jeszcze opłatami od pasażerów, które praktycznie nie grają większej roli — to opłaty od ładunku, obciążające nie ruch statków, a obrót towarowy. Te opłaty właśnie z punktu widzenia fiskalnego grają w porcie najwyższą rolę. Na ich zmianę jednak najsilniej reaguje życie gospodarcze. Istniała pewna możliwość ich podwyższenia w Gdyni, co jednak przez ostrożność uczyniono na małą stosunkowo skalę. Mianowicie zamiast 3-ch obowiązujących obecnie stawek: gr 20, 40 i 75, wprowadza się 4 stawki: gr 25, 50, 75 i 100. Nominalnie stanowi to podwyżkę o 20%· jednakże wskutek nowego przeszeregowania towarów najważniejsze dla portu ładunki przeważnie nie będą wyżej obciążane niż obecnie, albo też podwyżka stawki będzie tu nieduża. I w tej dziedzinie również zastosowano szereg ulg: dla przeładunku bezpośredniego ze statku na statek, dla przeładunku w łamanym transporcie morskim, w komunikacji z Wisłą i t. p. Pozatem władze portowe uzyskują prawo stosowania ulg przez dalsze przeszeregowywanie towarów.

To są główne cechy charakterystyczne przeprowadzanej reformy opłat portowych w Gdyni.

[2]) P. „Wiadomości Portu Gdyńskiego" zesz. 9, str. 20.

Daje się nieraz słyszeć po tamtej stronie naszej granicy zachodniej zdanie, że opłaty portowe w Gdyni dlatego były utrzymywane na ich dotychczasowym niskim poziomie, że w ten sposób Gdynia miała szkodzić innym portom. Na tem miejscu trzeba raz jeszcze stwierdzić, że dotychczasowe opłaty portowe w Gdyni, istotnie niepomiernie niskie, były koniecznością w dobie budowy portu, stały się natomiast anomalją z chwilą, gdy praca portu może odbywać się w warunkach normalnych. Dlatego właśnie są obecnie podwyższane.

Przy nowych opłatach port w Gdyni, jak powiedziano na wstępie, stanie się całkowicie samowystarczalny, czego nie jest w stanie wykazać gospodarka olbrzymiej większości portów europejskich. A jednocześnie opłaty gdyńskie będą i po reformie niższe niż w którymkolwiek z portów europejskich. Jest to niewątpliwie najlepszym dowodem, jak mocne podstawy gospodarcze i jak wyjątkowe naturalne warunki rozwojowe posiada młody port polski.

Dr. G.

UWAGI O ZABUDOWIE WIELKIEJ GDYNI

Charakter Gdyni, jako nowoczesnego miasta portowego, wymaga pod względem rozwiązania zagadnień zabudowy szerszego podejścia niż inne miasta, gdyż oprócz elementów gospodarczych, socjalnych, technicznych, sanitarnych i t. p. dochodzi jako podstawowy i zasadniczy element — port, handlowy i wojenny, którego zapleczem i oparciem jest miasto, które w tym wypadku spełnia po porcie rolę drugorzędną, przyczem zadania miasta muszą być podporządkowane żywotnym interesom portu. Również rozwiązanie zagadnień komunikacyjnych miasta musi być inne jak w miastach, gdzie środki komunikacji tylko temu miastu służą.

Dotychczasowy plan zabudowania Gdyni cechuje brak optymizmu i niewiara w rozwój i przyszłość portu — nie w pracy urbanisty, lecz w ramach wyznaczonego mu zadania, z którego w tym wypadku wywiązał się poprawnie i kulturalnie.

Rozpatrując z obecnej płaszczyzny czasu wykonaną pracę, należy skonstatować, że dotyczyła ona fragmentu zagadnienia dziś wyraźnie zarysowującego się, który obejmuje tak zwaną sferę interesów mieszkaniowych m. Gdyni, czyli, jak zaczęliśmy ją nazywać — Wielkiej Gdyni, bowiem zupełnie wyraźnie zarysowuje się duże miasto, ciągnące się od granic W. M. Gdańska aż niemal po samą Redę i Rewę, o żywym pędzie osiedleńczym na całym terenie i o silnym procesie parcelacyjnym.

I dlatego wyraźnem i koniecznem staje się opracowanie planu zabudowania tego całego terenu po merytorycznem przygotowaniu zagadnienia, po ustaleniu pisanego i rysowanego programu rozwojowego i to na lata naprzód, ujmując rzecz maksymalnie, by znów nie powtórzyć błędu, jaki wyraźnie zarysowuje się — czyli że należy opracować całość, a potem poszczególne fragmenty.

Praca ta musi mieć charakter pracy kolektywnej, współpracy wszystkich zainteresowanych w rozbudowie miasta i portu czynników urzędowych, samorządowych, terytorjalnych i gospodarczych, i praca ta wymaga pozatem bardzo szybkiego tempa, gdyż w wielu wypadkach życie nas wyprzedza, a jeżeli niemożliwem się stanie wyprzedzić życie, to przynajmniej należy iść z nim równolegle.

Wielka Gdynia — w ramach dziś określonych, obejmuje 24 obręby o łącznej powierzchni 17.394 ha 75 ar 65 m². Cały teren został już zaprojektowany w ogólnych zarysach, czyli został podzielony według funkcyj, spełnianych przez poszczególne osiedla i części jego. Środek całego planu zajmuje port wraz z bardzo rozbudowaną stacją przetokową i rozrządową, z wszystkiemi urządzeniami służącemi do przeładunku, z Kanałem Przemysłowym, po obu stronach którego ulokuje się przemysł.

Na południe od portu, na terenie samej Gdyni, powstaje dzielnica handlowo-biurowa (city) z częścią reprezentacyjną przy molo pasażerskiem, które, wcielone do miasta, umożliwi wykonanie monumentalnej osi, biegnącej ulicą 10 Lutego przez Skwer Kościuszki do pomnika Wolności na końcu mola, o długości ponad 1.700 m. Na południe, na terenach Kamiennej Góry, Witomina, W. Kacka i części Redłowa, projektuje się dzielnicę mieszkaniową o przeważającem zabudowaniu luźnem, a dalej na terenach Redłowa, Orłowa, Kolibek i M. Kacka — uzdrowisko morskie.

Wdłuż szosy Gdańskiej, w kierunku do Wejherowa, oraz przy głównych magistralach terenów, położonych na północ od Kanału Przemysłowego, przewidziane są dzielnice handlowo-mieszkalne, na pozostających zaś częściach terenu — osiedla czysto mieszkalne, o zabudowaniu luźnem.

Siłą rzeczy na całym terenie opracowuje się rozmieszczenie gmachów użyteczności publicznej, instytucyj państwowych i komunalnych, sieci szkolnej, boisk sportowych i stadjonów, lotniska i ogrodów działkowych. Niezabudowane połacie terenów mają służyć miastu jako pasy zieleńców, tereny ogrodnicze i orne, i rezerwa pod budowę.

Projekt urbanistyczny poprzedza projekt sieci komunikacji kołowej i drogowej, który w obecnej fazie pracy nie został jeszcze przez miarodajne czynniki ostatecznie określony.

Z powyższego programu rozwojowego zostały zapoczątkowane następujące jego fragmenty:

1. miasto Gdynia w początkowych granicach administracyjnych — plan szczegółowy, częściowo zatwierdzony przez Min. Rob. Publ., wymagający jednak przepracowania, celem dostosowania go do zwiększonej skali miasta i jego potrzeb gospodarczych
2. dzielnica reprezentacyjna przy nowobudującym się molo, który to problemat wyłonił się przed niedawnym bardzo czasem i nie jest jeszcze definitywnie przesądzony;
3. przedmieście Chylonja — plan ogólny w skali 1 : 5000;
4. Oksywie — plan ogólny;
5. Mały Kack — plan szczegółowy, zatwierdzony przez kompetentne władze;
6. Redłowo — plan ogólny;
7. Orłowo Kolibki — plan szczegółowy, wprawdzie zatwierdzony, wymagający jednak ze względu na tworzące się uzdrowisko jeszcze pewnego przepracowania;
8. Witomino — rozpoczęto pracę pod planem ogólnym;
9. Chylońskie działki leśne — plan szczegółowy.

Zatem powierzchnia, posiadająca ogólne plany zabudowy w takiem stadjum opracowania, że mogą już służyć jako podstawa racjonalnego i regularnego zabudowania, wynosi ponad 7.000 ha.

Gdynia jako organizm bardzo żywy cierpi na specyficzne choroby, powstające z szybkiego tempa rozwoju miast. Nieskoordynowanie pracy poszczególnych czynników, które stanęły z nagłą decyzją, wywołać musiało naturalne błędy i grzechy, które muszą być usuwane w miarę stopnia ich szkodzenia interesom, prawidłowo rozwijającego się miasta.

Jako ciężką bolączkę należy tu wymienić dziką zabudowę na terenach, niewłączonych administracyjnie do granic miasta, a odległych od ich własnej władzy administracyjnej, co jest wytworem ciężkich warunków gospodarczych w kraju i skutkiem szukania zarobku na terenie, gdzie jest jeszcze praca. Ten stan bardzo trudny do opracowania, wymaga do pewnego stopnia legalizacji przez udzielenie zezwoleń na budowę, obwarowanych jednak zastrzeżeniami, umożliwiającemi równocześnie racjonalną zabudowę odnośnych terenów.

Trudne i bardzo odpowiedzialne zadanie, którego celem jest stworzenie rzeczowego zaplecza portu gdyńskiego, opracowuje Biuro Zabudowy Komisarjatu Rządu w Gdyni. Organizacja biura polega na przeprowadzeniu zagadnienia z punktu widzenia zainteresowań wszystkich wchodzących w grę czynników, których reasumpcją jest właśnie plan zabudowania.

Jako organ doradczy przy Biurze Zabudowy funkcjonuje Komitet Techniczny do którego należą delegaci wszystkich władz, instytucyj i grup zainteresowanych w rozwoju Wielkiej Gdyni.

Inż. Arch. Jerzy Müller.

Import bawełny przez Gdynię

W ciągu 11 miesięcy roku bieżącego sprowadzono przez Gdynię do kraju 5.990 ton bawełny. Odpowiada to ilości 30.277 bel, w tem 26.823 bel bawełny amerykańskiej i 3.454 bel egipskiej. Z powyższych ilości 2.972 bel bawełny egipskiej, a więc ok. 86% przywozu tej bawełny, oraz 16.836 bel bawełny amerykańskiej, czyli ok. 63% — sprowadzono bezpośrednio z krajów prokukcji, t. j. z Egiptu (Aleksandrja), wzgl. Stanów Zjednoczonych Am. (Houston, Galveston, New Orleans). Pierwsze partje bawełny nadeszły także w ostatnich miesiącach 1930 r. (wyżej nie zostały policzone); sprowadzono wówczas 362 tony bawełny, w tem 150 bel. egipskiej i 1.760 bel amerykańskiej, przyczem tylko bawełna egipska nadeszła bezpośrednio.

W r. b. import bawełny szedł dosyć równomiernie — mn. w. po 500 ton miesięcznie. Jedynie w listopadzie miał miejsce odskok: przywieziono mianowicie w tym miesiącu 1.855 ton. Zaważył tu transport, przybyły na S/S. „Dalgas" (p. niżej — w „Kronice Portowej"). Z wyjątkiem tego jednego transportu, przeznaczonego na konsygnację, a także kilku analogicznych transportów bawełny egipskiej, przychodziła do Gdyni jedynie bawełna, posiadająca określonego odbiorcę, t. j. już kupiona. Tem samem jako odbiorcy w kraju wchodzili w grę narazie tylko fabrykanci najwięksi i najsilniejsi finansowo. W stosunku do całego przywozu polskiego import przez Gdynię wyniósł cośkolwiek ponad 10%.

Jak widzimy z podanych wyżej liczb, przywóz bawełny przez Gdynię odbywa się dotąd w skromnych rozmiarach. Należy stwierdzić, że ta rezerwa idzie po linji planów portu gdyńskiego, który jeszcze nie całkowicie zakończył przygotowania techniczne dla przyjęcia transportów bawełny. Brakło mianowicie dotąd przedewszystkiem magazynów, odpowiednich do manipulacji i składowania bawełny. Jeden tylko z magazynów portowych, mianowicie hangar Nr. 3 (4.000 m²) mógł być dotąd wykorzystywany na ten cel; on też dźwignął cały dotychczasowy import bawełny.

Obecnie na ukończeniu są trzy dalsze magazyny, specjalnie przysposobione do tego przeładunku. Jeden z nich otrzymał już pierwsze transporty bawełny, drugi będzie gotowy przed 15 grudnia, trzeci przed 31 stycznia r. p. W najbliższych więc tygodniach port gdyński będzie dysponował przy imporcie bawełny 4-ma dużemi magazynami o łącznej powierzchni składowej ok. 24.000 m². Regularne linje, dowożące bawełnę bezpośrednio z krajów produkcji, już pracują od roku. Ekspedytorzy gdyńscy wyszkolili się przy przyjęciu w r. b. wymienionych 30.000 bel. Kilku fachowych kiperów bawełnianych stale pracuje w porcie. Od Nowego Roku Gdynia będzie w stanie podołać pod względem przewozowym, przeładunkowym i składowym choćby całemu polskiemu importowi bawełny.

R.

„Sjöfartslinjen Sverige-Polen"

Po kilkoletnich pertraktacjach między Szwecją a Polską w sprawie bezpośredniej komunikacji morskiej, powołano do życia z inicjatywy wybitnych przedstawicieli szwedzkich sfer gospodarczych towarzystwo okrętowe do regularnej komunikacji pomiędzy Gdynią a szwedzkim portem Karlskrona. W nowem tem przedsiębiorstwie okrętowem bierze również udział miasto Karlskrona, zainteresowane towarzystwa kolei szwedzkich oraz szwedzkie towarzystwo okrętowe „Svenska America Line", które stawiło do dyspozycji dla tej nowej komunikacji statek „Borgholm".

S/S. „Borgholm" dn. 7. bm. o godz. 14,30 opuści port Karlskrona i przybędzie do Gdyni dn. 8. bm. o godz. 5,30. W ciągu miesięcy zimowych statek będzie kursował regularnie między Gdynią a Karlskroną co 14 dni, natomiast wiosną i latem, biorąc pod uwagę zwiększony ruch pasażerski między Szwecją a Polską — co 7 dni.

Dodatnią stronę tej linji dla ruchu pasażerskiego stanowi wygoda, wynikająca z bezpośredniej i szybkiej komunikacji z Polski do Skandynawji, z pominięciem Niemiec. Korzystając z tego bezpośredniego połączenia pasażerowie ponosić będą mniejsze koszty, oraz nie będą tracić czasu na uzyskanie wizy. Rozkład jazdy linji jest przystosowany do odjazdu pociągów pośpiesznych, łączących bezpośrednio Karlskronę z Göteborgiem, Stockholmem, Kopenhagą i innemi miejscowościami w Skandynawji. Wspomniane połączenia kolejowe prowadzą przez najbardziej uprzemysłowioną część Szwecji. Dzięki temu drobnicowy ruch towarowy pomiędzy Szwecją a Polską, zwłaszcza po opracowaniu sprawy frachtów tranzytowych do wszystkich głównych miejscowości obu krajów, dozna znacznego ożywienia i ułatwienia.

Nowa linja, należy przypuszczać, spotka się z poparciem tak ze strony Polski, jak i Szwecji. Wpłynie to na wzmożenie ruchu, który pociągnie za sobą uruchomienie dalszych statków w tej komunikacji, spowoduje częstsze odjazdy, oraz umożliwi skrócenie przejazdu z obecnych 15 godzin do 12-tu.

Lars Usterud Svendsen.

Ognie i sygnały mgłowe w sezonie zimowym

W związku ze zbliżającym się sezonem lodów, w znakach nawigacyjnych na wybrzeżu i w porcie wprowadzono szereg zmian. Zanotować w związku z tem należy co następuje:

1. — Radjolatarnia w Rozewiu, znajdująca się tuż obok wieży latarni morskiej, czynna jest na fali niegasn. modul. 1025 m (292.5 klc), podając sygnały w ciągu 60 sek jak następuje: dwukrotnie grupa liter wg. Morse'a R O Z, krótka przerwa 5.0 sek., długa kreska 13.0 sek., przerwa 5.0 sek., grupa liter R O Z, przerwa 5 sek. Sygnały nadaje podczas mgły w minutach czasu śred. 3, 10, 18, 25, 33, 40 i t. d. (t. j. z przerwami, wynoszącemi kolejno 1, wzgl. 8 minut), zaś podczas pogody przejrzystej — co godzinę trzy grupy sygnałów w minutach 3, 10 i 18. Bez specjalnego uprzedzenia czas nadawania będzie opóźniony na minuty 18, 25 i 33.

2. — Pława „HEL SÜD" świetlno-dzwonowa, leżąca koło cypla helskiego na południe od latarni morskiej Hel, zostanie usunięta z pojawieniem się lodów, bez dalszego uprzedzenia.

3. — Na redzie portu Gdynia wyłożona tymczasowo czerwona pława dzwonowa z białym ogniem błyskowym co 2.0 sek. zamieniona została ponownie na stałe leżącą pławę huczącą, czerwoną z białemi literami „GD" na wieżyczce, oraz z białym ogniem błyskowym co 3.0 sek. Położenie jak poprzednio, to znaczy:

54° 32' 12" N; 18° 36' 18" Ost od Grw.

W razie pojawienia się lodu przed portem (kry wędrownej) pława zostanie usunięta bez uprzedzenia, przeto liczyć się należy z ew. jej brakiem na pozycji.

4. — Pława dzwonowa „OKS" z czerwonym ogniem błyskowym co 1.5 sek., leżąca na Sud od mielizny przed latarnią morską Oksywie, została usunięta na okres lodów i zastąpiona 2 białemi, obok siebie stojącemi wiechami z czerwonemi znakami szczytowemi „Sud" (czyli dwa stożki pod sobą zwrócone podstawami do góry). Położenie:

54° 33' 12" N; 18° 36' 30" Ost od Grw.

5. — Obecny stan oświetlenia wzgl. oznakowania falochronów i zewnętrznych budowli portowych w Gdyni przedstawia się do odwołania jak następuje:

A. — Ognie portowe:

a) wejście główne — bez zmiany, to znaczy po prawej stronie (północnej) zielone światło błyskowe, co 2 sek., po lewej (południowej) światło mieszane, czerwone i białe w okresie 3.5 sek.;

b) wejście północne — zamknięte ostatecznie i ognie zgaszone;

c) wejście do Basenu Południowego — oznaczone jak poprzednio podane, to znaczy ogniami dwubłyskowemi z okresem 4.0 sek., zielonem po prawej, czerwonem po lewej stronie; przed wejściem wyłożony szereg kesonów, równolegle do falochronu w odstępie 100 m od niego, oznaczony na końcach małemi automatycznemi ogniami czerwonemi, jednobłyskowemi, z okresami 3.0 sek.;

d) wejście do Basenu Prezydenta, przystęp do pomostu pasażerskiego P. P. „Żegluga Polska": na południowej głowicy falochronu południowego ogień zielony przerywany (światło 5.0 sek., przerwa 2.0 sek., okres 7.0 sek.), na grupie kesonów w południowej części basenu, — znajdujących się po stronie zewnętrznej (od morza) — dwa ognie białe błyskowe z okresem 3.0 sek. automatyczne, oraz po stronie lądowej 2 ognie białe, stałe, naftowe.

Wszystkie wyżej wymienione ognie są bez dozoru, szczególnie na kesonach. Niezbędna jest szczególna ostrożność przy zbliżaniu się do wejść basenowych, wzgl. przy przejściu między falochronami i kesonami, przed niemi wyłożonemi.



Stacja sygnałowa, podająca podczas mgły sygnały dźwiękowe, powietrzne i podwodne, oraz sygnały radjowe.

B. — Sygnały mgłowe:

Przy wejściu głównem do portu, t. j. na końcu falochronu wschodniego (głównego), znajduje się stacja sygnałowa, podająca podczas mgły sygnały dźwiękowe powietrzne i podwodne, oraz sygnały radjowe jak następuje:

a) Nautophonem (buczkiem) stałym do tonu o 300 drg. na sek.;

b) Nautophonem ruchomym (syreną wahadłową) do tonu 500 drg. na sek., podającym w 90 sek. dwa razy po dwa dźwięki, słyszane w odstępie czasu od 3 do 11 sek. w zależności od kierunku skąd się sygnały słyszy;

c) Oscylatorem membranowym podwodnym, znajdującym się tuż przed stacją w morzu (i oznaczonym małą bojką z żółtą chorągiewką), do tonu 900 drg. na sek.;

d) Radjolatarnią na fali niegasn. modul. 975 m (307.5 kcl).

Sygnały następują po sobie w okresach 90 sek. oraz w stałej kolejności według schematu poprzednio opublikowanego. Radjolatarnia nadaje w minutach czasu śr. 00, 07.5, 15, 22.5 i t. d. co 7.5 minuty.

UWAGA: Nautophon (buczek) przeniesiony został z mola północnego (gdzie się przedtem znajdował) — na molo wschodnie i umieszczony na wieży nautophonu ruchomego (syreny wahadłowej, wymienionej pod b), stojącej tuż przy stacji.

Sygnały odzywają się w zależności od stopnia mgły, a mianowicie:

1) Radjolatarnia i oscylator podwodny (syrena podwodna) działają już przy lekkiem zamgleniu i widoczności ograniczonej do 4 mil morsk.;

2) Nautophon ruchomy odzywa się podczas mgły z widocznością do 2 mil morsk.;

3) Buczek podaje sygnały tylko podczas bardzo gęstej mgły.

Nadawanie sygnałów radjowych podczas pogody przejrzystej zostaje zaniechane.

Kronika portowa

Tymczasowa Rada Portowa

Dn. 3/XI. r. b. odbyło się kolejne posiedzenie Tymczasowej Rady Portowej, poświęcone dalszemu rozpatrzeniu i przedyskutowaniu projektu zmiany organizacji i zarządu portu gdyńskiego.

Komisja Opłat Portowych

Dn. 12. i 20/XI. r. b. odbyły się dwa posiedzenia Komisji T. Rady Portowej, powołanej dla zbadania projektu reformy opłat portowych w Gdyni, oraz odnośnego rozporządzenia wykonawczego. Ostateczne wnioski Komisji zostały przekazane Dep. Morskiemu Min. Przemysłu i Handlu.

Prace budowlane w porcie

W m. listopadzie kontynuowano wszystkie uprzednio zapoczątkowane prace budowlane (p. poprzednie zeszyty „Wiadomości Portu Gdyńskiego", a przedtem „Biuletynu Miesięcznego Portu Gdyńskiego"), pozatem zaś zaczęto budowę fundamentów pod dźwigi na nab. Holenderskiem.

Oddanie do eksploatacji nowych magazynów

W związku ze wzmożonym ruchem towarowym zostały częściowo oddane do eksploatacji — pomimo, że nie są jeszcze ukończone — dwa nowe magazyny portowe: magazyn długoterminowy na nab. Polskiem (Nr. 5), w którym złożono bawełnę i cukier, oraz nową część hangaru portowego Nr. 2 na nab. Rotterdamskiem, gdzie złożono cukier.

Nowy magazyn cukrowy

Dnia 10/XI. został oddany do eksploatacji świeżo wykończony magazyn cukrowy, stanowiący przedłużenie magazynu „Cukroport I." Nowa część posiada długość 95 m oraz szerokość 50 m, czyli 4.750 m² przestrzeni składowej

Magazyn śledziowy Towarzystwa „Morze Północne"

Towarzystwo połowów dalekomorskich „Morze Północne" przystąpiło w listopadzie do budowy własnego magazynu na nab. Angielskiem.

Rekord przeładunku tygodniowego

W listopadzie, w tygodniu od dn. 9. do 15-go osiągnięty został nowy rekord przeładunku, wynoszący 136.625,6 t. (poprzedni rekord 134.462 t.)

Pierwszy całookrętowy transport bawełny

Dn. 5/XI nadszedł do portu gdyńskiego S/S. „E. M. Dalgas" z pierwszym całookrętowym ładunkiem bawełny w ilości 7,350 bel. Wyładunek tej bawełny trwał 22 godziny.

Pożar w porcie

Dn. 24/XI r. b. w magazynie portowym Nr. 2 wskutek zaprószenia ognia przez robotników, zapaliła się słoma przy składowanym cukrze, a następnie sam cukier. Przybyła na miejsce wypadku portowa straż ogniowa, oraz holowniki ratownicze, ugasiły ogień w przeciągu 15 minut. Port strat nie poniósł, zaś straty właściciela towaru — pokryte zresztą przez asekurację — wyniosły kilka tysięcy złotych.

Z Izby Przemysł.-Handlowej

Wybory Prezydjum Izby.

Dn. 10/XI br. na plenarnem zebraniu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni wybrano: inż. Napoleona Korzona, konsula szwedzkiego i dyr. f. „Polskarob" w Gdyni — na prezesa, Lucjana Byczkowskiego, dyr. Warsz. Tow. Transportowego i inż. Władysława Rawicz-Szczerbo — na wiceprezesów Izby.

Prace Prezydjum Izby.

Dn. 27/XI r. br. odbyło się posiedzenie Prezydjum Izby, na którem omawiano sprawy budżetowe, oraz organizacyjne, w związku z przeniesieniem biur Izby do Gdyni.

Memorjał w sprawie ulg podatkowych.

Izba wystosowała do Min. Przemysłu i Handlu w sprawie szerszego stosowania względem firm gdyńskich ulg podatkowych, przewidzianych w rozporządzeniu Pana Prezydenta R. P. o rozbudowie portu i miasta Gdyni.

Przepisy dla rzeczoznawców portowych.

Opracowano przepisy dla rzeczoznawców portowych, wzorując się na podobnych przepisach zagranicznych, z uwzględnieniem specjalnych zwyczajów i warunków miejscowych.

Z Rady Interesentów Portu

Uproszczenie manipulacyj celnych

R. I. P. podniosła wobec władz celnych sprawę uproszczenia manipulacyj celnych przy imporcie drobnicy. Chodziło mianowicie o trzy sprawy:

1) o uproszczoną procedurę przy uzyskiwaniu prób towarów,

2) o dopuszczenie t. zw. rewizji przedwstępnej, t. zn. deklarowania towarów po ich przejrzeniu,

3) o złagodzenie przepisów celno-karnych.

Pierwsza z wymienionych spraw została załatwiona całkowicie po myśli kół portowych, zaś dwie następne Min. Skarbu obiecało potraktować przychylnie przy opracowaniu projektu nowej ustawy celnej, względnie nowej ustawy karno-skarbowej.

Sprawa opłat za dźwigi

R. I. P. podniosła wobec władz portowych konieczność zrewidowania opłat za dźwigi portowe, wysuwając przytem szereg konkretnych dezyderatów: w dziedzinie opłat za drugą i trzecią zmianę przy niedzielnej przerwie, opłat za przesuwy etc.

Procedura przy aresztowaniu marynarzy statków cudzoziemskich

Na skutek interwencji R. I. P., władze policyjne i celne, oraz Straż Graniczna zgodziły się, że o każdym wypadku aresztowania członka załogi obcych statków będą informowani wszyscy zainteresowani: Kapitanat Portu, kapitan danego statku, makler statku, wreszcie odnośny konsul.

Kronika miejska

Statut organizacyjny Komisarjatu Rządu

W dniu 15/XI. br. podpisał Komisarz Rządu P. Z. Zabierzowski, cykl zarządzeń, dotyczących organizacji Komisarjatu Rządu i unormowania urzędowania. W szczególności wydany został nowy statut organizacyjny Komisarjatu oraz ustalony szczegółowy podział czynności, regulujący ustrój Komisarjatu Rządu i kompetencje rzeczowe poszczególnych wydziałów, a to:

I) Biura Prezydjalnego (kierownictwo A. Horbaczewski), do którego należą kwestie, związane z organizacją, polityką i bezpieczeństwem publicznem, inspekcją i wyszkoleniem personelu, referat prawny, sekretarjat osobisty Komisarza Rządu oraz sprawy, załatwiane przez Radę Miejską:

II) Wydziału Administracyjnego (kierownictwo Z Brzeski), obejmującego sprawy porządku publicznego, wojskowe, stanu cywilnego, meldunkowe, zdrowia publicznego, weterynaryjne, ogniowe, oraz orzecznictwo karno-administracyjne wraz z administracyjnem postępowaniem przymusowem;

III) Wydziału Ekonomicznego (kierownictwo S. Malessa), regulującego problemy gospodarcze miasta oraz zagadnienia polityki inwestycyjnej. Do tego wydziału należą nadto sprawy przemysłowe, aprowizacyjne, sekretarjaty sądu kupieckiego i przemysłowego, oraz Miejskie Biuro Statystyczne;

IV) Wydziału Finansowego (kierownictwo A. Porzeziński), wraz z oddziałem budżetowo-finansowym, podatkowo-egzekucyjnym, biurem rachuby, kasą miejską i księgowością;

V) Wydziału Technicznego (kierownictwo inż. T. Piaskiewicz), do którego kompetencji należą wszystkie sprawy administracji technicznej, zabudowy, nadzoru budowlanego, drogowe, budowlane i pomiarów. Przy tym Wydziale mieści się Biuro Komitetu Rozbudowy Gdyni;

VI) Wydziału Ogólnego (kierownictwo J. Owiński), załatwiającego sprawy, nie włączone do żadnego z wyszczególnionych wyżej Wydziałów, ponadto zaś sprawy Ubezpieczeń i Opieki Społecznej oraz oświaty, kultury i turystyki.

Równocześnie z tem wprowadzony został regulamin Komisarjatu Rządu, określający obowiązki urzędników, porządek i koordynację pracy, sposób urzędowania i opracowywania załatwień w poruczonych im sprawach. W związku z powyższem zmienione zostały kierownictwo i obsada poszczególnych Oddziałów i referatów, jak również dokonana została translokacja niektórych Wydziałów w obrębie gmachów przy ulicy Starowiejskiej i Świętojańskiej. W budynku dawnego Starostwa Grodzkiego (ul. Świętojańska) mieszczą się obecnie cały Wydział Techniczny i Urząd Stanu Cywilnego, oraz jak poprzednio — Kasy Skarbowe, natomiast wszystkie inne Wydziały umieszczone w gmachu przy ul. Starowiejskiej (dawny Magistrat).

Obniżenie kar za zwłokę w uiszczaniu podatków komunaln.

Rada Miejska w dn. 31/X. r. b. uchwaliła przyjąć do zatwierdzającej wiadomości postanowienie Komisarza Rządu z dn. 26/X. r. b. Nr. 165 Nr. F. P. II. Og. 1076/31 w sprawie obniżenia aż do odwołania kar za zwłokę na 1½% miesięcznie od wszelkich wpłat, uskutecznianych począwszy od 1/XI r. b. na poczet nieodroczonych i nierozłożonych na raty zaległości wszelkich danin miejskich bez względu na czas ich powstania.

Połowy ryb na morzu

Jesienne rybołówstwo u nas opiera się głównie na połowach szprotów i w zależności od dobrych czy złych połowów tego gatunku uważa się sezon za korzystny lub słaby. Ilościowy wynik tegorocznych listopadowych połowów przedstawia się bardzo pomyślnie, bowiem w stosunku do poprzedniego m-ca zdobycz wzrosła trzykrotnie, natomiast wartość złowionych ryb obniżyła się dwukrotnie. Tak niepomyślny stosunek ilości do wartości tłumaczy się wyjątkowo dużemi połowami szprotów i związaną z tem olbrzymią zniżką cen na tę rybę. Wystarczy nadmienić, że we wrześniu płacono za szproty 40 a w październiku 4—5 gr. za kilogram.

Spadek cen na szproty przy większych połowach jest u nas zjawiskiem stałem — poza wędzarniami miejscowemi i Gdańskiem, nikt poważniejszych ilości szprotów nie kupuje. Ograniczony rynek zbytu, nasycający się szybko przy masowych połowach, powoduje właśnie niebywały gdzieindziej spadek cen, dochodzący do stanu wprost katastrofalnego przy ociepleniu się pogody, jak to było w sprawozdawczym miesiącu.

Łowiono szproty w ciągu całego m-ca; na początku głównie niewodami przybrzeżnemi na całem wybrzeżu otwartego morza, w drugiej połowie przeważnie włókami, ciągniętemi przez kutry motorowe. Wyjeżdżano na połowy i dalej od wód terytorjalnych, w okolice Schivenhorst i brzegów wschodnio-pruskich.

Dość intensywnie, pomimo kończącego się sezonu, zajmowano się połowami flądra, bo jakkolwiek złowiono tej ryby zaledwie połowę ilości, uzyskanej w poprzedniem miesiącu, to niemniej zdobycz w porównaniu z tymże okresem ubiegłych lat przedstawia się wcale dobrze. Widocznie rybacy przy niskich cenach głównego jesiennego gatunku — szprotów — uważali za więcej korzystne dla siebie wyjeżdżać na połowy płastug.

Sezon połowu łososi na wędy, jakkolwiek uważać można za rozpoczęty już w pierwszych dniach listopada nie dał zadawalających rezultatów. Zdobycz bywała nieznaczna, przyczem przeważały sztuki średnie, nie dochodzące przeciętnie do 10 kg. Dużych okazów było zaledwie kilka.

Może najlepiej, a właściwie najkorzystniej poławiano w listopadzie wątłusze (dorsze), które dwukrotnie ukazały się dość licznie w zatoce. Były to jednak okazy drobniejsze. Połowy ryb słodkowodnych nieznaczne.

Ceny na ryby wykazywały dalszy spadek. Szproty sprzedawane za bezcen, za łososie również uzyskiwano niskie ceny, czyniąc listopadowe rybołówstwo mniej dochodowem, niż w latach poprzednich. Wędzarnie na wybrzeżu w ciągu całego miesiąca pracowały bardzo intensywnie, przy pełnem wykorzystaniu pieców, przerabiając ogółem około 334.000 kg. szprotów, 8.000 kg. płastug, 4.500 kg. dorszy, 1.200 kg. śledzi i drobne ilości węgorzy i łososi.

Ogółem listopadowe połowy wyniosły 909.200 kg., wartości 160.000 zł. w tem szproty 787.000 kg.— wartości 71.000 zł, płastugi 65.100 kg — 39.200 zł. wątłusze 45.000 kg — 31.000 zł., śledzie 5.500 kg — 3.850 zł. łososie 2.500 kg — 8.750 zł. i inne 2.800 kg — wartości 4.200 zł.

PRACA PORTU GDAŃSKIEGO

Obroty portowe w Gdańsku w m. październiku w stosunku do sierpnia nieco się zmniejszyły. Przeładowano ogółem 711.039 t. towarów wobec 725.388 t. w mies. wrześniu r. b.

Ruch statków

	Weszło statków	Weszło ntr	Wyszło statków	Wyszło ntr
październik 1931	504	336092	499	333035
wrzesień 1931	564	360049	579	366535
październik 1931	543	363187	547	378950

Obrót towarowy
(ton)

Przywóz: ogółem	**73.790**
w tem:	
owoce południowe	177
kawa, kakao, herbata	734
tytoń	158
śledzie	6.699
fosforyty	4.132
tłuszcze zwierzęce	999
skóry	46
węgiel	4.152
oleje roślinne	1.287
garbniki	1.569
rudy żelazne	44.598
żelazo i stal	768

Wywóz: ogółem	**637.249**
w tem:	
zboże	28.853
mąka	1.703
cukier	7.279
drzewo i wyroby	55.427
cement	646
węgiel	512.868
produkty naftowe	3.379
żelazo i stal	334
cynk	1.203
sól	2.915
melasa	1.356

Nowy hangar w Wolnej Strefie

W północnej części Wolnej Strefy wybudowany został nowoczesnej konstrukcji hangar portowy, o powierzchni 5.650 m². Hangar ten w pierwszych dniach grudnia oddano do użytku dla ładunków drobnicowych.

Obniżenie płac robotników transportowych

Stawki płac robotników transportowych obniżono po ostatnim strajku o 8%.

RYNEK FRACHTOWY

W Gdyni i w Gdańsku oraz na Bałtyku sytuacja przedstawia się katastrofalnie z powodu ponownego spadku funta. Odczuwa się dotkliwy brak ładunków, ponieważ eksporterzy starają się wykonać stare zobowiązania tylko w wypadku ostatecznym. Nowych zaś kontraktów nie zawiera się prawie wcale.

Stawki frachtowe kształtowały się ostatnio w ten sposób, że płacono do krajów skandynawskich koronami, do Anglji i Morza Śródziemnego w funtach papierowych, do Kontynentu w złocie. Należy się spodziewać, że armatorzy obecnie przejdą na frachty w złocie.

Stawki frachtowe na węgiel kształtowały się następująco: 2—300 t Malmö — kor. 4.15—4.20, Göteborg — 4.20, Halmstad — 4.15, Norkköping, Gefle i Oxelösund 4.40—4.50, Stockholm — 4.50 do 4.60, — 4.000 t — 4 20; 2—3.000 t Norwegja Poł. — kor. 5, do Kopenhagi, Aarhus i Veile — 4.75—5; 1.500—2.000 t — Aalberg — sh. 6 w złocie, 2—3.000 t. do Amsterdamu i Rotterdamu — sh. 4/6 w złocie, do Rouen (po kursie dnia Frs. 124 — Ł. 1 —/— 5/3 do 5/4½.

Do portów kanału francuskiego: Le Havre, Fécamp, Dieppe, Caen — sh. 5/ —, 1500 t. — Dieppe 5/6, 1500—2000 t., Boulogne s/mer. — 6 sh., 2500—3000 t. — Bordeaux i Bayonne — 6—6/3.

Stawki frachtowe do Morza Śródziemnego pozostały na podstawie papierowej z powodu konkurencji angielskiej. Notowano: 5—6.000 t. do Włoch Zach. po 6/9 do 7, 5—6.000 t. — Adria — sh. 7/— do 8/—, 5—6.000 t. — Algier — sh. 10/—.

Wywóz cukru ożywił się znacznie. Większe ilości ładowano do Holandji przy frachcie 2.10 do 2.85 free out. Do krajów bałtyckich, przy ładunku 2.000 t., sh. 6/6 w złocie. Za dwa ładunki do Indyj Brytyjskich płacono sh. 15/— (papier.).

Eksport zboża jest stosunkowo słaby. W rachubę wchodzą jedynie Belgja i Danja. Płacono w złocie do Aarhus sh. 5/6, do Aalborga — sh. 6/—, do Limfjort — 6/6, do Antwerpji — sh. 5/3.

Eksport drzewa nie wykazuje ożywienia z powodu znacznych ograniczeń importowych w poszczególnych krajach Kontynentu. Należy się jednak liczyć z większym eksportem drzewa z początkiem przyszłego roku do krajów europejskich.

Eksport drzewa do Anglji z powodu niskiego kursu funta spadł do minimum. Ostatnio notowano za standard w papier.: do Londynu sh. 32/—, do Hull sh. 35/— i w złocie do Antwerpji i Gandawy po 24/—, oraz do Dunkierki i Rouen sh. 27/— do 28/—. Do Amsterdamu Hfl. 16,75 i Rotterdamu — 16,50 Hfl. za standard.

Import przez Gdynię i Gdańsk zmniejsza się. Należy to przypisać przedewszystkiem okresowi przedświątecznemu, jak też i spadkowi funta angielskiego, ponieważ kontrakty zawierane były przeważnie w funtach angielskich.

Import złomu zmniejszył się prawie do połowy. Notowano: do Gandawy Rmk. 4.10 f. i. o., Dunkierki — 4.75, Rotterdamu — 4.25, do Londynu sh. 5/4½ f. i. o. do Rosyth sh. 5/— i Liverpool sh. 7/3.

ROZKŁAD ODJAZDÓW STATKÓW LINIJ REGULARNYCH NA GRUDZIEŃ 1931 ROKU

Gdynia—Londyn:

S/S. „Baltonia" (PZKB) 3, 17 i 31 grudnia
S/S. „Rimfrost" (PZKB) 3, 17, i 31 grudnia,
S/S. „Premjer" (PBTO) 10 i 24 grudnia,

Gdynia—Hull:

S/S. „Łódź" (PBTO) 3, 17 i 31 grudnia
S/S. „Rewa" (PBTO) 10 i 24 grudnia

Gdynia—New-York—Halifax:

S/S. „Pułaski" (PTTO) p. 20 grudnia
o. 7 stycznia 1932

Gdynia—New-York:

S/S. „Cliffwood" (ASL) 15 lub 16 grudnia
S/S. „Sagaporack" (ASL) 24 lub 26 grudnia

Gdynia—Amsterdam:

S/S. „Kraków" (ŻP) ca. 8 grudnia
następny statek ca. 22 grudnia

Gdynia—Porty Lewantu:

M/S. „Nordland" (SOL) 11 grudnia
M/S. „Erland" (SOL) 27 grudnia

Gdynia—Tallin—Helsingfors—Gdańsk:

S/S. „Chorzów" (ŻP) 5 i 19 grudnia
S/S. „Patria" (FAAB) 12 i 26 grudnia

Gdynia—Ryga—Lipawa—Gdańsk:

S/S. „Tczew" (ŻP) 5 i 19 grudnia

Gdynia—Kopenhaga—Porty Francji:

S/S. „Skjöld" (DF) ca. 1 grudnia
następny statek ca. 21 grudnia.

C.

PRACA STATKÓW POLSKICH W LISTOPADZIE

P. P. „ŻEGLUGA POLSKA"

A. — Trampy:

S/S. „Katowice" — przybył do Fécamp (Francja) z ładunkiem węgla z Gdańska, część wyładował, przeszedł do Dieppe (Francja), wyładował resztę, powrócił w balaście do Gdyni, załadował węgiel, zawiózł do Göteborga, wyładował, powrócił w balaście do Gdańska, załadował węgiel, zawiózł do Norrköping (Szwecja), gdzie wyładowuje.

S/S. „Kraków" — załadował w Gdyni szyny, przeszedł do Gdańska, gdzie uzupełnił ładunek; zawiózł do Amsterdamu, wyładował, przeszedł w balaście do Emden (Niemcy), załadował węgiel, zawiózł do Stockholmu, gdzie wyładowuje.

S/S. „Niemen" — załadował w Gdyni węgiel, zawiózł do Stockholmu, wyładował, powrócił w balaście do Gdyni, załadował węgiel, zawiózł do Göteborga, wyładował, powrócił w balaście do Gdyni, gdzie ładuje węgiel do Gefle (Szwecja).

S/S. „Poznań" — załadował w Gdańsku węgiel, zawiózł do Rouen (Francja), wyładował, powrócił w balaście do Gdyni, załadował węgiel, zawiózł do Gefle, wyładował, powrócił w balaście do Gdańska, gdzie ładuje węgiel do Caen i Rouen (Francja).

S/S. „Toruń" — przybył do Göteborga z ładunkiem węgla z Gdyni, wyładował, powrócił w balaście do Gdańska, załadował węgiel, zawiózł do Stockholmu, wyładował, powrócił w balaście do Gdańska, załadował węgiel, zawiózł do Gefle, gdzie wyładowuje.

S/S. „Warta" — przybył w balaście z Gefle do Lulea (Szwecja), załadował rudę, zawiózł do Gdyni, wyładował, załadował węgiel, zawiózł do Gefle, wyładował, powrócił w balaście do Gdyni, załadował szyny, przeszedł do Gdańska, załadował cukier, zawiózł do Amsterdamu.

S/S. „Wilno" — przybył w balaście z Gefle do Gdańska, załadował węgiel, zawiózł do Norrköping, wyładował, załadował rudę, zawiózł do Gdyni, wyładował, załadował węgiel, zawiózł do Gefle.

S/S. „Wisła" — załadował w Gdańsku sole potasowe, zawiózł do Delfzijl (Holandja), wyładował, przeszedł w balaście do Roterdamu, załadował węgiel do Stockholmu i tytoń do Gdyni, zawiózł węgiel do Stockholmu, gdzie wyładowuje.

B. — Linja Bałtycka:

S/S. „Chorzów" — odbył dwie, przewidziane rozkładem jazdy, podróże z Gdańska do Tallina i Helsingforsu, z ładunkiem drobnicy.

S/S. „Tczew" — odbył dwie, przewidziane rozkładem jazdy, podróże z Gdańska do Lipawy, Parnawy i Rygi, z ładunkiem drobnicy.

POLSKO-BRYTYJSKIE TOW. OKRĘTOWE

A. — Linja do Londynu:

S/S. „Premjer" — odbył dwie, przewidziane rozkładem jazdy, podróże, przewożące do Londynu pasażerów, oraz bekony, szynki, ziemniaki, jaja, bławaty i t. d., z powrotem zaś pasażerów i drobnicę.

S/S. „Warszawa" — stoi w doku w Gdańsku.

B. — Linja do Hull:

S/S. „Łódź" — odbył, z przewidzianych rozkładem jazdy, podróży, jedną, przewożąc do Hull pasażerów, oraz bekony, szynki, jaja, bławaty i t. d., z powrotem zaś pasażerów i drobnicę. Następnie został na przeciąg jednego rejsu wycofany, celem odbycia remontu.

S/S. „Rewa" — odbył dwie, przewidziane rozkładem jazdy, podróże, przewożąc do Hull, pasażerów, oraz bekony, szynki, bławaty i t. d., z powrotem zaś pasażerów i drobnicę.

POLSKIE TRANSATLANTYCKIE TOW. OKRĘTOWE

Linja do Ameryki Północnej:

S/S. „Kościuszko" — w Gdyni, przy nab. Holenderskiem, na leżu zimowem.

S/S. „Polonia" — jak wyżej.

S/S. „Pułaski" — dn. 2/XI przybył do New-Yorku, wylądował pasażerów, wyładował pocztę i towary. 6/XI. po zaokrętowaniu pasażerów i załadowaniu poczty i towarów, odpłynął z New-Yorku przez Halifax, gdzie zaokrętował pasażerów i uzupełnił ładunek, do Kopenhagi, dokąd przybył dn. 17/XI, wylądował część pasażerów, wyładował część towarów i tegoż dnia odpłynął do Gdyni. Zawinął do Gdyni dn. 18/XI, wylądował pasażerów, wyładował pocztę i towary. Dn. 23/XI po zaokrętowaniu pasażerów, oraz załadowaniu poczty i towarów, odpłynął z Gdyni przez Kopenhagę, gdzie uzupełnił ładunek, do New-Yorku.

TOW. „POLSKAROB"

S/S. „Robur III" — odbył 3 podróże do portów: Göteborg i Oslo (2 razy).

S/S. „Robur IV" — odbył 3 podróże z węglem do portów: Göteborg, Stavanger i Stockholm.

S/S. „Robur V" — odbył 3 podróże z węglem do portów: Oslo (2 razy) i Slemmestad.

S/S. „Robur VI" — odbył 3 podróże z węglem do portów: Drammen, Oslo i Ystad.

TOW. „POLRYŻ"

S/S. „Kopernik" — unieruchomiony w porcie gdańskim.

Wydawca: Polska Agencja Telegraficzna — Redaktor: Waldemar Downarowicz

Druklem Zakładów Graficznych Bolesława Szczuki w Wąbrzeźnie - Pomorze.